DAS
SCHIFFSREGISTER.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Walter Voss
aus Hamburg
Referendar in Hamburg.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Approbiert am 23. November 1908.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1909.

135

Referent: Univ.-Prof. Dr. Sehling.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Die geschichtliche Entwicklung des Schiffsregisters 1

Erster Abschnitt.
Das Schiffsregister im allgemeinen.

§ 2. Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister. Nachweis der über das Schiffsregister bestehenden Vorschriften 4
§ 3. Der Begriff des Schiffsregisters 7
§ 4. Die Führung des Schiffsregisters 15
§ 5. Der Inhalt des Schiffsregisters 22

Zweiter Abschnitt.
Die Bedeutung des Schiffsregisters in öffentlichrechtlicher Beziehung.

§ 6. Die durch das Seeschiffsregister bewirkte Nationalisierung und Identitätsfeststellung der Seeschiffe 34
§ 7. Der Heimatshafen der Seeschiffe 45
§ 8. Der Heimatsort und der Schiffsbrief der Binnenschiffe 54

Dritter Abschnitt.
Die Bedeutung des Schiffsregisters in privatrechtlicher Beziehung.

§ 9. Die geschichtliche Entwicklung des Schiffspfandrechts 57
§ 10. Die Entstehung des rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechts . . 62
§ 11. Das Rangverhältnis mehrerer rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte 69
§ 12. Der Übergang rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte 72
§ 13. Die Endigung rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte 76
§ 14. Die Geltendmachung rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte . . 80
§ 15. Das gesetzliche Schiffspfandrecht 85
§ 16. Das richterliche Schiffspfandrecht 94
§ 17. Der Erwerb des Eigentums an Schiffen (auf Grund freiwilliger Veräußerung) 100

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0028

Literaturverzeichnis.

Asher, Rechtsfälle aus dem Gebiete des Handelsrechts und deren Entscheidungen durch das Hamburgische Handelsgericht. Teil 2. Hamburg 1836. (zit.: Ashers Rechtsfälle.)

Aust, Das Pfandrecht am Schiffe. Dissert. Würzburg 1899. (zit.: Aust.)

Baumeister, Das Privatrecht der Freien und Hansestadt Hamburg. Bd. 1. Hamburg 1856. (zit.: Baumeister.)

Bemerkungen über das Schiffsregister. In Buschs Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts Bd. 7 S. 113ff. Leipzig 1866. (zit.: Buschs Arch. Bd. 7.)

Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister. Berlin 1884. (zit.: Bergmann.)

Biermann, Das Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1898. (zit.: Biermann.)

Bolze, Die Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 13. (zit.: Bolze Bd. 13.)

Brandis, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 u. 2. Leipzig 1908. (zit.: Brandis.)

Bremer Handelsblatt, red. v. Emminghaus. Jahrg. 1865. Nr. 701: Die Bedingungen der Nationalität eines Schiffes in den deutschen Staaten. Bremen 1865. (zit.: Bremer Handelsbl.)

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. 2. Aufl. Berlin 1905. (zit.: Brodmann.)

Burdach, Über den Unterschied zwischen der Öffentlichkeit des Handelsregisters und der Öffentlichkeit des Schiffsregisters. In Hartmanns Centralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht neue Folge Bd. 6 S. 149 ff. Elberfeld 1870. (zit.: Centralorgan Bd. 6.)

Buschs Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handelsrechts. Bd. 7 u. 42. (zit.: Buschs Arch.)

Centralblatt für das Deutsche Reich. Jahrg. 1875. (zit.: Centralbl.)

Conrad, Elster, Lexis u. **Loening,** Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl. Bd. 6. Jena 1901. (zit.: Conrads Handwörterb.)

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903. (zit.: Cosack.)

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 3. Tübingen 1905. (zit.: Crome.)

Denkschrift zum Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. Berlin 1896. (zit.: Denkschr. z. Entw. eines BGB.)

Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuchs und eines Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch. (zit.: Denkschr. z. Entw. eines HGB.)

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. 3. Aufl. Bd. 3. Halle 1904. (zit.: Dernburg.)

Desjardins, Traité de droit commercial maritime. Tome premier. Paris 1878. (zit.: Desjardins.)

Deutsche Juristenzeitung. 2. Jahrg. 1897, 10. Jahrg. 1905. (zit.: DJZ.)

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 3. u. 4. Aufl. Bd. 2. Teil 1. Berlin 1898. (zit.: Endemann, Bürgerl. R.)

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4: Seerecht von Lewis, Schröder und Reatz. Berlin 1887. (zit.: Endemann, Handb. Bd. 4.)

Engelmann, Das alte und das neue bürgerliche Recht Deutschlands mit Einschluß des Handelsrechts. Berlin 1899. (zit.: Engelmann.)

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 1, 13, 32, 38. (zit.: ERG.)

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 6, 7, 12, 16, 24. (zit.: EROHG.)

Fechner, Das Buchpfandrecht am Schiffe. Breslauer Dissert. Borna-Leipzig 1906. (zit.: Fechner.)

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch. 6. Aufl. München 1904. (zit.: Fischer-Henle.)

Fischer u. Schäfer, Die Gesetzgebung betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen. Berlin 1902. (zit.: Fischer u. Schäfer.)

Förtsch, Die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei. 2. Aufl. Leipzig 1900. (zit.: Förtsch.)

Fuchsberger, Die Entscheidungen des deutschen Reichsoberhandels- und Reichsgerichts. Bd. 5: Seehandelsrecht. Gießen 1884. (zit.: Fuchsberger.)

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891. (zit.: Gareis-Fuchsberger.)

Gaupp-Stein, Die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. 8. u. 9. Aufl. Bd. 1 u. 2. Tübingen 1906, 1908. (zit.: Gaupp-Stein.)

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1. Aufl. Bd. 1. Abt. 2. Erlangen 1868. (zit.: Goldschmidt.)

Gruchots Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. Bd. 30, 38, 45. (zit.: Gruchots Beitr.)

Hahn, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen. Bd. 6: Materialien zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1897. (zit.: Hahn, Mat. z. HGB.)

Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt. Jahrg. 1878, 1886, 1894, 1900. (zit.: Hans. GZ.)

Hauser, Die Entstehung und Erlöschung dinglicher Rechte an beweglichen Sachen infolge redlichen Erwerbs nach Art. 306 ADHGB. In Siebenhaar, Archiv für deutsches Wechselrecht und Handelsrecht Bd. 16 S. 256ff. Leipzig 1867. (zit.: Hauser.)

Heilborn, Kauffahrteischiffe in fremden Gewässern. Im Jahrbuch der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre in Berlin 2. Jahrg. 1896 S. 1ff. Berlin 1897. (zit.: Heilborn.)

Heise u. Cropp, Juristische Abhandlungen mit Entscheidungen des Oberappellationsgerichts der 4 freien Städte Deutschlands. Bd. 1. Hamburg 1827. (zit.: Heise u. Cropp.)

Heusler, Institutionen des deutschen Privatrechts. Bd. 1. Leipzig 1885. (zit.: Heusler.)

Jäckel, Das Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. 2. Aufl. Berlin 1904. (zit.: Jäckel.)

Kampff, Die Bedeutung des Schiffsregisters. Dissert. Rostock 1905. (zit.: Kampff.)

Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs. Berlin und Leipzig 1885. (zit.: Katz.)

Knitschky, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. 3. Aufl. Berlin 1902. (zit.: Knitschky, Seegesetzgebung.)

Knitschky, Das vertragsmäßige Schiffspfandrecht. In Gruchots Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts Bd. 45 S. 782ff. Berlin 1901. (zit.: Knitschky, Schiffspfandrecht.)

v. König, Handbuch des deutschen Konsularwesens. Berlin 1902. (zit.: v. König.)

Kretzschmar, Das Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. Leipzig 1904. (zit.: Kretzschmar, Zwangsversteigerung.)

Kretzschmar, Das Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Leipzig 1906. (zit.: Kretzschmar, Sachenrecht.)

Kroehling, Die völkerrechtliche Legitimation der Seeschiffe. Dissert. Greifswald 1897. (zit.: Kroehling.)

Kuhlenbeck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 2. 2. Aufl. 1904. (zit.: Kuhlenbeck.)

Kuntze, Prinzip und System der Handelspapiere. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 6 S. 1ff. (zit.: Kuntze.)

Landgraf, Das Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei. 2. Aufl. Berlin 1900. (zit.: Landgraf.)

Lehmann, Die zeitliche Anwendbarkeit der Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuchs. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 48 S. 1ff. (zit.: Lehmann.)

Leo, Deutsches Seehandelsrecht. München 1902. (zit.: Leo, Seerecht.)

Leo, Zur Lehre von der Verantwortlichkeit des Verkäufers eines Schiffes. In Voigt und Heinichen, Neues Archiv für Handelsrecht Bd. 1 S. 82 ff. 1858—1866. (zit.: Leo im Neuen Arch. f. HR. Bd. 1.)

Lesse, Gesetz des Norddeutschen Bundes betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe des Norddeutschen Bundes und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge v. 25. 10. 1867. In Goldschmidt, Neueste Handelsrechtsquellen (Beilageheft zur Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht) Bd. 12 S. 336 ff. Erlangen 1868. (zit.: Lesse.)

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 Leipzig 1897, Bd. 2 Leipzig 1901. (zit.: Lewis-Boyens.)

Loewe, Bericht über das Flaggengesetz. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 49 S. 243 ff. (zit.: Loewe.)

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. Bd. 4. Teil 4: Protokolle CLXXVII—CCXLIII. (zit.: Prot.)

Makower-Loewe, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 2. 12. Aufl. Berlin 1900. (zit.: Makower.)

Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen im Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge v. 25. 10. 1867 in Verbindung mit dem Gesetz betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. 6. 1873 usw. Erlangen 1876. (zit.: Meves.)

Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889. (zit.: Mittelstein, Schiffspfandrecht.)

Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 2. Aufl. Leipzig 1903. (zit.: Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht.)

Mittelstein, Die Zwangsvollstreckung in Schiffe nach dem Entwurfe eines Reichsgesetzes betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen. Im Archiv für bürgerliches Recht Bd. 4 S. 124 ff. (zit.: Mittelstein im Arch. f. bürgerl. R. Bd. 4.)

Mittelstein, Die Zwangsvollstreckung in Schiffe nach dem Entwurfe eines Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 46 S. 89 ff. (zit.: Mittelstein in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 46.)

Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Bd. 3. Amtliche Ausgabe. Berlin und Leipzig 1888. (zit.: Mot. z. Entw. eines BGB.)

Neumann, Bürgerliches Gesetzbuch. 4. Aufl. 1905. (zit.: Neumann.)

Ostermeyer, Handbuch des Sachenrechts. Königsberg 1899. (zit.: Ostermeyer.)

Pappenheim, Das Seerecht in den Entwürfen eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 46 S. 255 ff. (zit.: Pappenheim.)

Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Berlin 1901. (zit.: Perels, Allgem. öffentl. Seerecht.)

Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884. (zit.: Perels, Handb.)

Pfafferoth, Das Binnenschiffahrtsgesetz. 2. Aufl. Berlin 1909. (zit.: Pfafferoth.)

von der Pfordten, Kommentar zu dem Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. München 1905. (zit.: v. d. Pfordten.)

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 3. 3. Aufl. Berlin 1906. (zit.: Planck Bd. 3.)

Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts. Bd. 9. Leipzig 1904. (zit.: Rechtspr.)

Ritter, Die öffentlichrechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise mit besonderer Berücksichtigung des hamburgischen Privatrechts. Dissert. Greifswald 1894. (zit.: Ritter.)

Roloff, Das Handels- und Schiffsregister. Berlin 1862. (zit.: Roloff.)

Samter, Die Zubehöreigenschaft der Schiffe, insbesondere der im Schiffsregister eingetragenen Schiffe, und ihre Rechtslage in der Zwangsversteigerung der Hauptsache. In der Zeitschrift Das Recht 10. Jahrg. 1906 S. 214ff. (zit.: Samter.)

Schaps, Das deutsche Seerecht. Berlin 1906. (zit.: Schaps.)

Schaps, Das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe nach dem Reichsgesetz vom 22. 6. 1899. Im Archiv für öffentliches Recht Bd. 14 S. 525ff. (zit.: Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14.)

Scherer, Das Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. Erlangen 1899. (zit.: Scherer.)

Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte. Bd. 8, 10, 37. (zit.: Seufferts Arch.)

Sieveking, Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907. (zit.: Sieveking.)

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. 3. u. 4. Aufl. München 1907. (zit.: Staudinger.)

Stelzer, Pfandrecht und Zwangsvollstreckung an Schiffen. In den Blättern für bayerisches Finanzwesen Jahrg. 1902 Bd. 10 S. 33ff. (zit.: Stelzer.)

Stenglein, Die strafrechtlichen Nebengesetze des Deutschen Reichs. 3. Aufl. Berlin 1903. (zit.: Stenglein.)

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags. 1867. 1899. (zit.: Stenogr. Ber.)

Stobbe, Handbuch des deutschen Privatrechts. 3. Aufl. Bd. 1, 2, 1. Berlin 1893, 1896. (zit.: Stobbe.)

Stoerk, Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See. In v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts Bd. 2 S. 407ff., 481ff.: Das offene Meer. Hamburg 1887. (zit.: Stoerk.)

Wagner-Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Bd. 1 u. 2. Leipzig 1906. (zit.: Wagner-Pappenheim.)

Wulff, Hamburgische Gesetze und Verordnungen. 2. Aufl. Bd. 1. Hamburg 1902. (zit.: Wulff.)

Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs. Bd. 2. 2. Aufl. Berlin 1897. (zit.: Zorn.)

§ 1.

Die geschichtliche Entwicklung des Schiffsregisters.

Gegenüber den Bestrebungen der Kaiser und Päpste des Mittelalters, nicht nur die Erde, sondern auch das Meer ihrer Weltherrschaft zu unterwerfen, stand Hugo Grotius[1]) mit aller Schärfe und mit dem ganzen Schwergewicht seiner Argumentation auf dem Boden der neuen Weltanschauung, die dem Meere infolge seiner physischen Beschaffenheit jede Eigentumsfähigkeit abspricht. Seit ihm ist das Prinzip von der Freiheit, d. h. der Staatenlosigkeit des Meeres ein völkerrechtlicher Begriff geworden, der zwar anfangs viel bekämpft wurde, der sich aber allmählich, und zwar besonders im Laufe der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zum feststehenden Rechtssatze verdichtete und in der internationalen Staatenpraxis unbeschränkte Geltung erlangte.[2]) Im Hinblick auf die enorme Entfaltung des Seehandelsverkehrs in neuerer Zeit und in Rücksicht auf den Umstand, daß der Seehandel von Kauffahrteischiffen der verschiedensten Nationen betrieben wird, würde es jedoch verfehlt sein, den praktischen und juristischen Inhalt des „Freiheitsprinzips" darin zu erblicken, daß jeder einzelne ungehinderten Zutritt zum Seeverkehr habe und auf dem Meere schrankenlos schalten und walten könne. Nach den Grundsätzen des Völkerrechts ist vielmehr das Recht, Seehandel zu betreiben, von der Zugehörigkeit des Schiffes zu einem bestimmten Staatswesen abhängig. „Nur staatsangehörigen Schiffen steht das Meer als gemeinschaftliche Verkehrsstraße und Erwerbsquelle offen, Schiffe, deren Be-

---

[1]) mare liberum seu de iure quod Batavis competit ad indica commercia; 1609 anonym erschienen, 1616 unter dem Namen des Verfassers.

[2]) Stoerk S. 488ff.; Zorn S. 822ff.; Desjardins S. 5ff.

satzungen sich von jedem staatlichen Verbande losgesagt haben, stehen nicht unter dem Schutze des Völkerrechts."[1])

Diese Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staatswesen findet seitens des Schiffes ihren symbolischen Ausdruck darin, daß es die Hoheitszeichen seines Heimatstaates in der aus dem Mittelalter überlieferten Form der Flagge mit sich führt,[2]) deren Anerkennung seitens der schiffahrttreibenden Nationen gleichbedeutend ist mit der völkerrechtlichen Anerkennung des Staates, dessen Symbol diese Flagge ist. Da aber die Flagge allein keine Garantie dafür bieten kann, daß das Schiff auch in der Tat zur Führung dieser Flagge berechtigt ist, so mußten im Interesse der Rechtssicherheit im allgemeinen und einer Rechtsordnung auf dem Meere im besonderen Maßregeln getroffen werden, um eine falsche Flaggenführung zu verhüten. Hier hat die Entwicklung des internationalen Seeverwaltungsrechts zur Ausbildung des Paßzwanges geführt.[3]) Jedes Schiff mußte, um jederzeit eine Berechtigung zur Führung der Flagge nachweisen zu können, öffentliche Urkunden, die sogen. Schiffspapiere, mit sich führen, die von dem Heimatstaate ausgefertigt waren und durch welche der Nachweis aller für die Berechtigung zur Flaggenführung relevanten Umstände geführt wurde. Diese Schiffspapiere erstreckten sich je nach den Bedingungen, an welche die Existenz der Nationalität eines Schiffes geknüpft war, auf mannigfache Tatsachen. Der Meßbrief enthielt die Resultate der amtlichen Vermessung des Schiffes; der Bielbrief oder Beylbrief gab Auskunft über Ort und Zeit der Erbauung des Schiffes, über seinen Namen und seinen Eigentümer; die Musterrolle bescheinigte die Nationalität der Mannschaft. Diese Schiffspapiere waren in Krieg und Frieden gleich unentbehrlich;

---

[1]) Stoerk S. 521; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 152/53.

[2]) So ist in einem Hamburger Schiffsrecht aus dem Jahre 1276 die urkundliche Überlieferung von „Flügeln" enthalten, welche die Schiffe zur gegenseitigen Unterscheidung führen mußten. Diese Flügel waren aber nicht Abzeichen der Nationalität, sondern des Heimathafens des Schiffes. Die Farbe der Hamburger Flügel war rot, beim Lübschen Flügel ist keine Farbenangabe gemacht; Kroehling S. 13/14.

[3]) Stoerk S. 527.

im Kriege war die Sicherheit der Schiffe, im Frieden die Teilnahme an den traktatmäßigen Vorteilen durch sie bedingt.[1])

Mit dem steigenden Seeverkehr machte sich jedoch allmählich ein unabweisbares Bedürfnis nach einer Vereinfachung dieser verschiedenen Schiffsdokumente und nach einer besseren Kontrolle über alle für das Recht der Flaggenführung in Betracht kommenden Umstände geltend. So kam es nach dem berühmten Vorbild der englischen Merchant Shipping Act von 1854,[2]) deren Grundsätze mit der Zeit von allen seehandeltreibenden Nationen angenommen wurden, zu der Einführung von Schiffsregistern, die, auf das System der Inskription gegründet, dem für den Grund und Boden ausgebildeten Intabulationssystem analog sind[3]) und einen dauernden Überblick über die Rechtsverhältnisse sämtlicher nationalen Schiffe ermöglichen. Da das Schiffsregister alle Eintragungen enthält, welche die Grundlage für die zur völkerrechtlichen Legitimation des Schiffes dienenden Dokumente bilden, so hat es allmählich die früher üblichen Schiffspapiere verdrängt. An ihre Stelle ist jetzt das über die erfolgte Eintragung im Schiffsregister ausgestellte Schiffszertifikat getreten, das für Seeschiffe die einzig erforderliche völkerrechtliche Legitimation zur Teilnahme am internationalen Seeverkehr bedeutet.

Das zu dieser Abhandlung gewählte Thema soll die Bedeutung klarlegen, welche dem deutschen Schiffsregister in öffentlichrechtlicher und privatrechtlicher Beziehung zukommt. Die Schiffsregister der anderen Staaten bleiben, soweit es nicht durch besondere Zwecke geboten erscheint, grundsätzlich unberührt.

---

[1]) Bergmann S. 4; Protokolle S. 1666.

[2]) Merchant Shipping Act v. 10. 8. 1854 (17/18 Vict. c. 104) Part. 2 Sect. 30ff.

[3]) Kuntze S. 5.

Erster Abschnitt.

Das Schiffsregister im allgemeinen.

§ 2.

Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister. Nachweis der über das Schiffsregister bestehenden Vorschriften.

Die Schiffsregister sind sowohl für Seeschiffe als auch für Binnenschiffe eingerichtet; man unterscheidet demnach Seeschiffs- und Binnenschiffsregister.

I. Die Seeschiffsregister sind für alle zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) zu führen.[1]) Eine gesetzliche allgemeingültige Definition des Begriffes „Seefahrt" existiert jedoch nicht. Im allgemeinen sind vielmehr zur Ermittlung der Frage, was unter einer Seefahrt zu verstehen ist, der Sprachgebrauch und die Anschauungen des Verkehrs, insbesondere der seemännischen Kreise maßgebend.[2]) Nur was als Seefahrt im Sinne des Flaggengesetzes anzusehen ist, hat der Bundesrat in seiner Bekanntmachung v. 10. 11. 1899 übereinstimmend mit § 1 der bisher in dieser Beziehung maßgebenden Vorschrift über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13. 11. 1873 näher bestimmt.[3]) Hiernach gilt als Seefahrt die Fahrt außerhalb der Grenzen

[1]) §§ 1, 2, 4 d. RG. betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. 6. 1899 (FG.).

[2]) vgl. hierüber die für den Begriff der Seefahrt wichtigen Entscheidungen: ERG. Bd. 13 S. 69, Bd. 32 S. 106; EROHG. Bd. 16 S. 137; Gruchots Beitr. Bd. 30 S. 108, Bd. 38 S. 1142; Bolze Bd. 13 S. 122; außerdem Makower S. 1ff.; Schaps S. 7ff.; Perels, Handb. S. 18ff.; Prot. S. 1477, 1483ff.; Gareis-Fuchsberger S. 882; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 151ff.; Meves S. 4ff.; Katz S. 113ff.; Fechner S. 10ff.

[3]) § 25 Nr. 1 FG. in Verbindung mit § 1 der Bekanntmachung betr. Ausführungsbestimmungen zum § 25 FG. v. 22. 6. 1899, v. 10. 11. 1899.

von 17 näher bezeichneten deutschen Hafenrevieren.[1]) Für die Schutzgebiete bleibt die Bestimmung der Grenzen der Seefahrt dem Reichskanzler überlassen.[2]) Die frühere Streitfrage, ob unter dem Erwerbe durch die Seefahrt nur der unmittelbare Erwerb, nämlich die Beförderung von Personen und Gütern, zu verstehen ist, oder ob dazu auch der mittelbare Erwerb, d. h. die Fischerei u. dgl., gehört,[3]) ist im neuen Flaggengesetz durch die Hinzufügung der Worte „mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge“ im letzteren Sinne entschieden worden.[4])

Alle diejenigen Schiffe nun, welche innerhalb der vom Bundesrat bezeichneten Grenzen der Seefahrt verkehren, werden im Gegensatz zu den Seeschiffen als Binnenschiffe bezeichnet. Auch für die Binnenschiffahrt hat das Schiffsregister den wesentlichen Vorzug, für die Beteiligten jederzeit ein zuverlässiges und allgemein zugängliches Mittel zur Auskunft über die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse der einzelnen Schiffe zu bilden.[5]) Darum hatten auch, bevor diese Materie reichsrechtlich geregelt wurde, der Rheinschiffsregisterverband und die Vereinigung norddeutscher Versicherungsgesellschaften Binnenschiffsregister herausgegeben; weil sie aber nur private Sammlungen waren, konnten sie naturgemäß niemals ein öffentliches, auf gesetzlicher Grundlage beruhendes Binnenschiffsregister ersetzen. In Hamburg und Bremen war deshalb bereits durch die Bundesgesetzgebung in den Jahren 1885 und 1887 die Anlegung von Registern für Binnenschiffe angeordnet worden.[6])

---

[1]) Im einzelnen entspricht allerdings diese Definition nicht durchweg den tatsächlichen Verhältnissen; vgl. z. B. Hans. GZ. Hauptbl. Jahrg. 1894 S. 122ff.

[2]) § 1 Abs. 2 der Bekanntmachung des Bundesrats v. 10. 11. 1899.

[3]) vgl. hierüber Schaps S. 10; Makower S. 2; Meves S. 5; Katz S. 113; Gareis-Fuchsberger S. 885ff.; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 151, 175.

[4]) § 1 FG.

[5]) Landgraf S. 316; Mittelstein, Binnenschiffahrtsr. S. 455ff.

[6]) Für Hamburg Ges. v. 27. 4. 1885 betr. das Register für hamburgische Flußfahrzeuge; für Bremen Ges. v. 15. 12. 1887 betr. das Register für Flußschiffe.

Die allseitig, besonders mit Rücksicht auf die wachsende Frachtschiffahrt als notwendig erkannte Einrichtung von Binnenschiffsregistern für das ganze Reichsgebiet ist dann durch das „Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. 6. 1895“ herbeigeführt worden.

II. Die grundlegenden Gesetzesbestimmungen für das Seeschiffsregister, dessen Einführung in Deutschland durch den Art. 432 Abs. 1 ADHGB. erfolgte,[1]) sind in dem Gesetze betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge v. 25. 10. 1867 mit Ergänzungen aus den Jahren 1873 und 1888[2]) enthalten, das am 1. 4. 1868 in Kraft trat. Gegenwärtig ist dasselbe teilweise durch das Reichsgesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899[3]) ersetzt, das indes keine grundsätzlichen Änderungen gebracht hat, sondern hauptsächlich die Verhältnisse von Gesellschaften und juristischen Personen als Schiffseigentümer den heutigen Bedürfnissen entsprechend genauer regelt und die nötigen Anpassungen an das neue Handelsgesetzbuch und das Bürgerliche Gesetzbuch herstellt. Dieses Gesetz ist zurzeit in der Fassung v. 29. 5. 1901 maßgebend. In Geltung geblieben sind aber noch die §§ 18 u. 19 des Gesetzes v. 25. 10. 1867 und die kaiserliche Verordnung v. 8. 11. 1893 sowie die Verordnung v. 25. 10. 1867 betr. die Form der Nationalflagge. Außerdem gehören noch hierher die Art. 53—55 der Verfassung des Deutschen Reichs v. 16. 4. 1871 sowie eine Anzahl von landesgesetzlichen ergänzenden Vorschriften, die hier nicht einzeln aufgeführt werden sollen, auf die näher einzugehen sich aber im folgenden vielfach Gelegenheit bieten wird.[4])

[1]) Art. 432 Abs. 1 ADHGB.: „Für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht, die Landesflagge zu führen, zusteht, ist ein Schiffsregister zu führen“.

[2]) RG. v. 28. 6. 1873 betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe; RG. v. 15. 4. 1885 betr. die Befugnis von Seefahrzeugen, welche der Gattung der Kauffahrteischiffe nicht angehören, zur Führung der Reichsflagge.

[3]) Mit kaiserl. Verordnungen v. 1. 3. und 4. 9. 1900.

[4]) vgl. hierzu die allerdings vielfach veraltete Zusammenstellung von Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister, und Lewis-Boyens Bd. 2 S. 8ff.: Reichs- und Landesgesetze betr. das Schiffsregister.

Die entsprechenden Bestimmungen über das Binnenschiffsregister finden sich in dem Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15. 6. 1895, das späterhin durch den Art. 12 EG. z. HGB. v. 10. 5. 1897 einige Abänderungen erfuhr und in der neuen Fassung vom Reichskanzler gemäß der Ermächtigung durch den Art. 13 EG. z. HGB. am 20. 5. 1898 bekanntgegeben wurde.

§ 3.

Der Begriff des Schiffsregisters.

I. Die Nationalität oder Staatsangehörigkeit eines Schiffes ist nicht nur, wie Perels sich ausdrückt, „die Grundlage für die staatliche Einwirkung auf den ordnungsmäßigen Betrieb der Seefahrt, für den Rechtsschutz auf maritimem Gebiete“,[1]) dadurch, daß der Staat einem Schiffe seine Nationalität verleiht, erkennt er vielmehr auch an, daß sich die Staatsinteressen auf das Schiff erstrecken. Jedes Seeschiff trägt seine Nationalität mit sich in alle Meere und wird in diesem Sinne als ein wandelnder Gebietsteil seines Heimatstaates angesehen;[2]) darum übernimmt auch der Staat anderen Staaten und deren Angehörigen gegenüber den Schutz der Menschen auf dem Schiffe sowie der von ihm anerkannten Privatrechte an dem Schiffe auf offenem Meere unbedingt, prinzipiell in demselben Umfange wie im eigenen Lande, in fremden Gewässern bedingt, in dem näm-

[1]) Perels, Handb. S. 44.

[2]) vgl. hierzu EROHG. Bd. 6 S. 80, 82: Die Schiffe berühren in der Verwendung durch ihren Eigentümer fremde Orte nur vorübergehend und mit der Bestimmung der Rückkehr an denjenigen Ort, an welchem der Sitz ihrer Rechtsverhältnisse sich befindet. Die Anerkennung dieses Ausgangsortes als der Richtschnur aller ihrer rechtlichen Beziehungen erscheint als ein Gebot praktischer Notwendigkeit. Ohne diese Anerkennung würde ein Verkehr zwischen verschiedenen Ländern nicht durchführbar sein und eine Rechtsunsicherheit entstehen, die dem modernen Rechtsbedürfnisse widerstrebt.

lichen Umfange, in welchem er seine Angehörigen und deren Rechte auch sonst in fremden Staaten schützt.[1]) In Rücksicht auf diese mannigfachen Verpflichtungen aber, die der Staat einem Schiffe gegenüber mit der Verleihung seiner Flagge übernimmt, wird der Staat verständigerweise nur dem Schiffe das Flaggenrecht zuerkennen, in welchem vornehmlich Interessen seiner Angehörigen vereinigt sind. In neuerer Zeit machen daher die meisten Kulturstaaten das Recht der Kauffahrteischiffe, ihre Flagge zu führen, von bestimmten Erfordernissen abhängig, welche teils durch politische und kommerzielle, teils auch durch industrielle oder finanzielle Rücksichten bedingt sind. Genaue Vorschriften über die Bedingungen, welche erfüllt werden mußten, damit ein Schiff die Nationalität und damit das Recht der Flaggenführung erwarb, wurden, von einzelnen mittelalterlichen Vorschriften abgesehen, zuerst in England, und zwar in der von Oliver Cromwell als Lordprotektor 1651 erlassenen Navigationsakte bezw. in den dieselbe ergänzenden Gesetzen aufgestellt,[2]) die den Höhepunkt der merkantilistischen Handelspolitik bedeutet und welche die englische Herrschaft zur See begründet hat. Hiernach wurde verlangt, daß sämtliche Eigentümer des Schiffs, der Schiffer und der größte Teil der Besatzung Nationale seien, und daß das Schiff im Inlande gebaut sei. Die Vorbedingungen für die Anerkennung der Nationalität waren also in der damaligen Zeit sehr schwere, nämlich nationales Eigentum, nationaler Ursprung und nationale Besatzung.

Von diesen Erfordernissen haben die meisten neueren und neuesten Gesetzgebungen den nationalen Ursprung des Schiffes und die Nationalität der Besatzung gänzlich fallen gelassen.[3]) Die Frage jedoch, ob das Erfordernis ausschließlich nationalen Eigentums am Schiffe zweckmäßig und demnach aufrechtzuerhalten sei, ist in den verschiedenen Seehandelsstaaten nicht

---

[1]) Heilborn S. 12.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 154ff.

[3]) So z. B. Deutschland und England, Dänemark und Norwegen, dagegen verlangen noch heute den nationalen Ursprung Frankreich und die Vereinigten Staaten.

einheitlich beantwortet und gelöst worden; hierüber bestanden und bestehen vielmehr noch heute zahlreiche Kontroversen.

II. In Deutschland kam es bei den Beratungen über das deutsche Handelsgesetzbuch in der 177. Sitzung[1]) zur Sprache, ob nicht ein Minimum von Erfordernissen aufzustellen sei, ohne welches kein Schiff in einem Staate als Landesschiff anzuerkennen sei, z. B. die Bestimmung, daß ein Schiff im ausschließlichen Eigentum von Angehörigen des betreffenden Staates sich befinden müsse. Gegen diesen Vorschlag ward jedoch geltend gemacht, daß Bestimmungen in betreff der Nationalität der Schiffe in die völkerrechtlichen Beziehungen eingriffen, daß die Konferenz aber nicht berufen sei, das Völkerseerecht zum Gegenstande ihrer Beratungen zu machen, zumal dieses Recht zu wandelbar und namentlich jetzt unverkennbar in einem Umschwunge begriffen sei und jedem Staate hierin volle Freiheit der Bewegung gelassen werden müsse.[2]) „Der Satz, daß ein Schiff im ausschließlichen Eigentum von Landesangehörigen sich befinden müsse, um als ein nationales anerkannt werden zu können, enthalte eine wesentliche Belästigung der deutschen Schiffahrt. Sie entziehe derselben eine Menge von Kapitalien, welche ihr außerdem zufließen würden, und der Umstand, daß in Kriegsfällen eine Beteiligung fremder Staatsangehöriger als Eigentümer des Schiffes möglicherweise Schwierigkeiten nach sich ziehe, sei nicht bedeutsam genug, um den fraglichen Satz durchweg zu rechtfertigen. Auf keinen Fall aber liege ein Grund vor, durch das allgemeine Handelsgesetzbuch den einzelnen Staaten die Möglichkeit abzuschneiden, Angehörige anderer, namentlich deutscher Staaten, zum Erwerbe des Miteigentums an einheimischen Schiffen zuzulassen.“ [3]) Diese Erwägungen führten denn auch dazu, daß das Handelsgesetzbuch die Bestimmung wegen des ausschließlichen Eigentums an Schiffen als Bedingung der Nationalität nicht aufgenommen, sondern den Landesgesetzgebungen hierin völlig freie Hand gelassen hat.[4])

---

[1]) Prot. S. 1477 ff.

[2]) Prot. S. 1478.

[3]) Prot. S. 1479.

[4]) Art. 434 Abs. 1 ADHGB.: „Die Landesgesetze bestimmen die Er-

Da nun zu dieser Zeit bereits in Frankreich, Holland, Belgien und Griechenland Ausnahmen von der Bedingung des ausschließlichen Eigentums von Landesangehörigen bestanden,[1]) so beantragte die Hamburger Kommerzdeputation im Jahre 1864, bei Annahme des Handelsgesetzbuches von der solchergestalt gestatteten Freiheit Gebrauch zu machen und bei dieser Veranlassung die Bestimmungen wegen des Eigentumsverhältnisses an hamburgischen Schiffen nach dem Vorgange der französischen und holländischen Gesetzgebung zu normieren. Dieser Antrag wurde jedoch mit dem Bedenken abgelehnt, daß es für Hamburg nicht angemessen erscheinen würde, seine Flagge unter laxeren Bedingungen als die übrigen deutschen Einzelstaaten zu erteilen, auch dürfe die hamburgische Flagge den Gefahren nicht bloßgestellt werden, welche dieselbe in Kriegszeiten bedrohen könnten, wenn man im Auslande zu der Auffassung veranlaßt würde, daß Hamburg allzu freigiebig in der Erteilung seiner Flagge zu Werke gehe.[2]) Dagegen bestimmte in Mecklenburg eine Verordnung v. 31. 1. 1865, daß ein mecklenburgisches Schiff mindestens zu drei Vierteilen in dem Eigentum mecklenburgischer Untertanen stehen müsse, während bis zu einem Viertel Ausländer Miteigentum an einem mecklenburgischen Schiffe haben konnten.

III. Die Gründe, weshalb man in früheren Zeiten in allen Seehandelsstaaten und besonders in England so strenge darauf hielt, daß das Eigentum an den zur Führung der Landesflagge berechtigten Schiffen ausschließlich den Staatsangehörigen vorbehalten bleibe, liegen einesteils darin, daß die Regierungen die großen Vorteile und Begünstigungen, welche die nationalen Schiffe durch die bestehenden Schiffahrtsgesetze, Differentialzölle und den Verkehr mit den Kolonien genossen, nicht auch den Untertanen fremder Staaten durch Anteile an der Reederei zugängig machen

---

fordernisse, von welchen das Recht eines Schiffes, die Landesflagge zu führen, abhängig ist".

[1]) In Frankreich konnten 49 % ausländisches Eigentum sein, während die niederländische Regierung Ausländern ein Miteigentumsrecht bis zu $^3/_8$ zugestand.

[2]) Bremer Handelsbl. Jahrg. 1865 Nr. 701 S. 99.

wollten, sodann sollte in Kriegszeiten der Schutz, welchen die mächtigeren Seestaaten denjenigen Schiffen gewährten, die unter ihrer Flagge fuhren, nicht auch ausländischen Interessenten indirekt zugute kommen. Der erste Grund hat heutzutage, wo die Bevorzugung der nationalen Schiffahrt vor der Konkurrenz fremder Kauffahrteischiffe in den meisten Ländern aufgehört hat, zweifellos seine praktische Bedeutung verloren. Daß dies aber auch für den zweiten Grund, nämlich in Rücksicht auf die Verhältnisse in Kriegszeiten zutrifft, ist m. E. im Gegensatz zu den Ausführungen im Bremer Handelsblatt[1]) abzulehnen.

Die wichtigste völkerrechtliche Vereinbarung für den Seekrieg bildet nämlich in der Gegenwart die Pariser Seerechtsdeklaration v. 16. 4. 1856, die in Art. 1 die Privatkaperei abschafft und in Art. 2 u. 3 neutralem Gut unter feindlicher Flagge und feindlichem Gut unter neutraler Flagge Schutz zusichert.[2]) [3]) Hiernach ist die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe und darauf befindlicher feindlicher Güter stets zulässig, der so überaus wichtige und für die freie Entfaltung des Seehandelsverkehrs wünschenswerte „Grundsatz der Freiheit des Privateigentums zur See“ also nicht anerkannt worden. Dieser Umstand bildet das erste und bedeutungsvollste Moment, weshalb auch heute noch von dem Erfordernis des ausschließlichen nationalen Eigentums am Schiffe nicht abgegangen werden kann, da sonst im Falle eines Krieges für den neutralen Staat mindestens die Gefahr der Aufbringung mit ihren sowohl für den Reeder als auch für die sonstigen Beteiligten an Schiff und Ladung stets verbundenen, zuweilen recht empfindlichen Verlusten aller derjenigen Schiffe besteht, aus deren Papieren sich ergibt, daß ein feindlicher Untertan Miteigentümer ist oder bei Ausbruch des Krieges war. Hierauf hat Mecklenburg in seiner oben erwähnten Verordnung keine Rücksicht genommen; in ihr eine für die damaligen Zustände zeitgemäße Reform zu erblicken, welche von seiten

[1]) Bremer Handelsbl. a. a. O. S. 99.

[2]) Art. 2: Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre.

[3]) Art. 3: La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi.

der übrigen deutschen Seestaaten baldige Nachahmung verdient habe,[1]) kann daher nicht als richtig bezeichnet werden.

Zu demselben Resultat muß eine andere Erwägung führen. Bei den Beratungen des Gesetzes betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge v. 25. 10. 1867, dessen Erlaß deshalb nötig wurde, weil die bis dahin den Landesgesetzen überlassenen Bestimmungen über die Erfordernisse, von welchen das Recht eines Schiffes, die Landesflagge zu führen, abhängig sei, nicht übereinstimmend ausgefallen waren, eine gleichartige Regelung dieser Materie aber für das Gebiet des Norddeutschen Bundes dringend geboten erschien, wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß der Gesetzgeber bei Aufstellung der Nationalitätserfordernisse gewisse Schranken einzuhalten habe, damit er nicht mit dem internationalen Rechte in Konflikt gerate und damit er nicht Gefahr laufe, Vorschriften zu erlassen, welche bei den fremden Mächten und deren Organen keine Anwendung finden würden.[2]) Im internationalen Rechte gilt nun aber nicht der Grundsatz, daß sich die Nationalität eines Schiffes einzig und allein nach den Gesetzen des Landes bestimmt, welchem es angehört, vielmehr folgen die meisten größeren Seestaaten dem Grundsatze, daß die Nationalität eines Seeschiffes sich zunächst und vorzugsweise nach den Grundsätzen des Völkerrechts richtet. Ob aber ein Schiff, welches sich zum Teil im Eigentum von fremden Staatsangehörigen befindet, noch ein nationales Schiff zu nennen ist, dürfte nach den Grundsätzen des Völkerrechtes wohl zu verneinen, zum mindesten aber sehr zweifelhaft sein. Da nun die größten Seehandelsstaaten an dem Prinzip des ausschließlich nationalen Eigentums an Schiffen festgehalten haben,[3]) so war

[1]) Bremer Handelsbl. a. a. O. S. 98.

[2]) vgl. Lesse S. 342ff.; Stenogr. Ber. 1867 S. 361ff., besonders S. 366.

[3]) So England, die Vereinigten Staaten, Österreich, Schweden und Norwegen. Andere Staaten begnügen sich mit Teileigentum: Belgien und die Niederlande fordern nationales Eigentum zu $^5/_8$, Frankreich zur Hälfte. Nur die argentinische Flagge kann ein Schiff führen, ohne daß eine einzige Part im Eigentum von argentinischen Staatsangehörigen steht. Heilborn S. 2; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 154—155; Gareis-Fuchsberger S. 880; besonders Lewis-Boyens Bd. 1 S. 128ff.

es für den Norddeutschen Bund nur ein Gebot der Zweckmäßigkeit, sich nicht zu weit von der Gesetzgebung dieser Staaten zu entfernen, um nicht die rechtlichen Voraussetzungen, von denen die Führung der Nationalflagge bedingt wird, in das Gebiet der völkerrechtlichen Kontroverse zu verlegen und damit die Schiffe um so eher der Gefahr der Aufbringung im Kriege auszusetzen.[1])

Um eben im Einklang mit den geltenden Grundsätzen des internationalen Rechts und mit den bestehenden Zuständen überhaupt zu bleiben, mußte die Bestimmung im § 2 des Bundesgesetzes v. 25. 10. 1867 getroffen werden, die unverändert in den § 2 RG. betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899 übergegangen ist: „Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschließlichen Eigentum solcher Personen sich befinden, welchen das Reichsindigenat (Art. 3 der Reichsverfassung) zusteht".[2]) Wenn diese Bestimmung von den verschiedensten Seiten mit der Behauptung heftig angegriffen wurde, daß das Prinzip des ausschließlich nationalen Eigentums am Schiffe die Beteiligung ausländischen Kapitals an dem inländischen Reedereibetrieb erschwere, für die deutschen Reeder aber bei dem ungeheuren Aufschwunge der deutschen Schiffahrt größere Kapitalien nötig und ausländische Mitreeder besonders an denjenigen überseeischen Handelsplätzen erwünscht seien, welche die betreffenden Schiffe hauptsächlich anliefen, so verlieren diese Angriffe zum größten Teile ihre Berechtigung, wenn man in Betracht zieht, daß die Form der stillen Gesellschaft, der Aktiengesellschaft und der Kommanditgesellschaft auf Aktien die Beteiligung auswärtigen Kapitals hinreichend ermöglicht.[3])

[1]) Stenogr. Ber. a. a. O. S. 367; Lesse S. 344.

[2]) Den Reichsangehörigen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inlande ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind (§ 2 Abs. 2 FG.).

[3]) Lesse S. 344; Bremer Handelsbl. S. 99; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 115, Bd. 2 S. 11.

IV. Das durch den § 2 FG. statuierte Erfordernis des ausschließlichen nationalen Eigentums am Schiffe bildet die materielle Voraussetzung für das Recht eines Schiffes, die deutsche Handelsflagge zu führen. Erst wenn diese Bedingung erfüllt ist, kann die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister und die Ausstellung des Schiffszertifikats erfolgen, welche die beiden formellen Voraussetzungen für das Recht der Flaggenführung bilden.[1]) Mithin wird das Recht zur Führung der Reichsflagge oder, mit anderen Worten, die Anerkennung der Nationalität eines Schiffes nicht etwa durch die Registrierung begründet, sondern es muß bereits vorhanden sein, ehe die Eintragung erfolgt.[2]) Überall stehen die Schiffsregister somit in engem Zusammenhange mit den Vorschriften über die Nationalität der Schiffe und lassen sich von letzteren nicht trennen.[3]) Ihre Funktion, vor allem die Nationalität des Eigentümers und des Schiffes festzustellen, um daran das Recht zur Führung der Reichsflagge zu knüpfen, zeigt, daß es sich bei ihnen im wesentlichen um die Rücksichten des öffentlichen Rechtes handelt.[4]) Erst durch das Bürgerliche Gesetzbuch und das in Ergänzung dazu ergangene Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit v. 17. 5. 1898 ist der Kreis der Funktionen des Schiffsregisters wesentlich erweitert worden. Es ist nunmehr auch dazu bestimmt, der Eintragung von Privatrechtsverhältnissen, und zwar „in Ansehung eines nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches begründeten Pfandrechts am Schiffe“ zu dienen.[5]) Damit ist, wie Pappenheim sich ausdrückt,[6]) die Verquickung der auf dem

---

[1]) Ebenso Stoerk S. 528: Nur die Eintragung in das Schiffsregister vermittelt formell juristisch die Zugehörigkeit eines Schiffes zur deutschen Handelsmarine.

[2]) Dies ergibt sich deutlich aus dem Wortlaut des § 4 FG.: Für die zur Führung der Reichsflagge „befugten“ Kauffahrteischiffe sind Schiffsregister zu führen, und aus § 8 FG.: Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht des Schiffes zur Führung der Rechtsflagge . . . glaubhaft gemacht ist.

[3]) Prot. S. 1481.

[4]) Prot. S. 1687.

[5]) §§ 101 ff. FGG.

[6]) Pappenheim S. 287.

öffentlichrechtlichen Zwecke der Nationalisierung des Schiffes beruhenden Funktion mit der privatrechtlichen Funktion der Verpfändung zu einer reichsrechtlichen Institution geworden.

Aus diesen Funktionen des Schiffsregisters resultiert sein Begriff. Man hat jetzt unter dem Schiffsregister ein öffentliches Buch zu verstehen, das zur Aufnahme von Notizen über Identitätsmerkmale und Eigentumsverhältnisse gewisser Schiffe und zur Eintragung von Pfandrechten bestimmt ist.[1])

§ 4.

Die Führung des Schiffsregisters.

I. Das Seeschiffsregister ist nach § 4 FG. in erster Linie den zur Führung der Reichsflagge befugten Kauffahrteischiffen zugänglich. Jedoch finden auf Grund des § 26 FG. in der Fassung v. 29. 5. 1901 die diesbezüglichen Vorschriften auch Anwendung auf seegehende Lustjachten, auf ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge (Schulschiffe), sowie auf solche Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inlande erbaut sind. Diese Fahrzeuge unterliegen, wenn sie von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch machen, den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften, unterstehen also dem Registerzwang. Auch die Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge sind in das Schiffsregister einzutragen, sofern sie zur Führung der Reichsflagge befugt sind, also im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen, nicht dagegen die Schiffe und Fahrzeuge der kaiserlichen Marine, sowie alle andern für Staatszwecke dienenden und einem deutschen Staate gehörenden Fahrzeuge, wie Zollkreuzer,[2]) Vermessungsfahrzeuge, Feuerschiffe,[3]) Fahrzeuge der staatlichen Bauressorts

[1]) Schaps S. 13; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 160; Burdach S. 151; Pappenheim S. 287; Bergmann S. 4—5; Makower S. 303; Buschs Arch. Bd. 7 S. 114; Fechner S. 8—9; Kampff S. 4.

[2]) ERG. Bd. 32 S. 146.

[3]) ERG. Bd. 38 S. 86.

und des Lotsenwesens.[1]) Nach § 26 Abs. 2 FG. kann ferner durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Geltung der Vorschriften des Flaggengesetzes auch auf andere, nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Seefahrzeuge erstreckt werden. Eine solche Verordnung ist unter dem 5. 7. 1903 erlassen worden; sie dehnt die Vorschriften des Flaggengesetzes auf Gouvernementsfahrzeuge der deutschen Schutzgebiete aus. Sodann ist auf Grund des § 26a FG., der ursprünglich den Abs. 2 des § 26 bildete, unter dem 1. 3. 1900 die Verordnung betr. das Flagggenrecht deutscher Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren, erlassen worden. Sie betrifft diejenigen Binnenschiffe, welche ausschließlich auf der unteren Donau oder in Ostasien auf dem Westflusse (Si-kiang), dem Yangtze-kiang und dem Paiho, sowie auf deren Zu- und Nebenflüssen verkehren, Anwendung.[2]) Endlich bleiben nach § 28 FG. die Vorschriften des § 10 des Schutzgebietsgesetzes v. 25. 7. 1900 unberührt, wonach Eingeborene der Schutzgebiete in Beziehung auf das Recht zur Führung der Reichsflagge den Reichsangehörigen gleichgestellt werden können.[3])

In das Binnenschiffsregister sind nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes (BSchG.) grundsätzlich diejenigen

---

[1]) Katz S. 113; Perels, Allgem. öffentl. Seerecht S. 6—7; Gareis-Fuchsberger S. 884ff.

[2]) § 1 der Verordnung v. 1. 3. 1900. Für diese Schiffe sind in den betreffenden Stromgebieten bei den durch den Reichskanzler bestimmten deutschen Konsulaten Schiffsregister eingerichtet, § 2 der Verordnung v. 1. 3. 1900. Vgl. Schaps S. 796; derselbe im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 536.

[3]) Eine Befreiung von der Eintragungspflicht ist nur bei Seeschiffen von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt bewilligt (§ 16 FG.). Unter Bruttoraumgehalt versteht man das Ergebnis der amtlichen Vermessung aller Räume eines Schiffes. Durch Abzug des Inhalts der Räume zum Gebrauch der Schiffsmannschaft und zur Navigierung des Schiffes sowie der von der Triebkraft eingenommenen Räume wird der Nettoraumgehalt des Schiffes ermittelt. Die Vermessung geschieht nach der Moorsomschen Methode nach der Schiffsvermessungsordnung v. 20. 6. 1888 mit Abänderungen v. 1. 3. 1895 und 22. 5. 1899. Näheres hierüber bei Lewis-Boyens Bd 1 S. 118ff.; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 167ff.; besonders bei Perels, Handb. S. 25 ff.; Schaps S. 33—44.

Fahrzeuge einzutragen, welche der Binnenschiffahrt dienen. Nach § 119 BSchG. sind Schiffsregister für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft zu führen, deren Tragfähigkeit mehr als 15000 kg beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20000 kg und für etwa nach der Bestimmung der Landesregierungen einzutragenden Schiffe von geringerer Tragfähigkeit.[1]) Es kommt mithin bei Binnenschiffen der Verwendungszweck des Schiffes, ob es zum Erwerbe durch die Schiffahrt oder sonstigen Zwecken dient, nicht in Betracht, die Tragfähigkeit allein bestimmt vielmehr die Grenze für die Registerpflichtigkeit.[2])

II. Die Seeschiffsregister sind nach § 4 FG. in den an der See oder an Seeschiffahrtsstraßen belegenen Gebieten zu führen. Verpflichtet zur Führung sind also einmal die an der See belegenen Bundesstaaten Preußen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg, Hamburg, Lübeck und Bremen. Sodann ist aber durch die erwähnte Bestimmung des Flaggengesetzes die Möglichkeit gegeben, Schiffsregister auch in den Schutzgebieten, in Konsulargerichtsbarkeitsbezirken und an binnenländischen Wasserstraßen, die sich als Seeschiffahrtsstraßen darstellen, z. B. am unteren Rhein, zu errichten.[3]) So bestehen beispielsweise Seeschiffsregister bei den Amtsgerichten Köln und Düsseldorf. Die Führung der Schiffsregister ist nach § 4 Abs. 2 FG. prinzipiell den Amtsgerichten zugewiesen mit dem Hinzufügen, daß durch Anordnung der Landesjustizverwaltung die Führung des Registers für mehrere Amtsgerichtsbezirke einem Amtsgericht übertragen werden kann. So bildet z. B. das Amtsgericht Bremen die Schiffsregisterbehörde für das ganze Staatsgebiet.[4]) Nach § 27 FG. bleiben jedoch die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, nach welchen die Schiffsregister von anderen Behörden als den

---

[1]) § 128 BSchG.

[2]) § 8 Abs. 2 der allgem. Verfügung des Justizministers v. 2. 11. 1895 betr. die Führung des Schiffsregisters nach dem RG. usw.; Landgraf S. 317, 327; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 361; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 784.

[3]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 535; Loewe S. 245.

[4]) Gesetz betr. die Behörde für das Schiffsregister v. 15. 12. 1887.

Gerichten geführt werden.[1]) Solche Vorschriften bestanden bisher nur noch in Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg und Hamburg, während in Preußen[2]) und Lübeck[3]) schon seit längerer Zeit die Amtsgerichte zuständig waren. In neuerer Zeit hat auch Oldenburg die Amtsgerichte für zuständig erklärt.[4]) Dagegen bestimmt Mecklenburg, daß die Führung des Registers für Seeschiffe in Ansehung der Schiffe, die ihren Heimatshafen in Rostock oder Wismar haben, dem Magistrate zu Rostock bezw. Wismar zustehen.[5]) In Hamburg ist die „Schiffsregistratur" der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe übertragen.[6]) Die allgemeine Tendenz geht jedoch dahin, die Amtsgerichte überall mit der Führung der Schiffsregister zu betrauen, nur die Rücksichtnahme auf die abweichende Regelung seitens einzelner Bundesstaaten verhinderte eine einheitliche gesetzliche Durchführung der Zuständigkeitsfrage. Ein wichtiger Fortschritt in dieser Hinsicht ist allerdings immerhin durch die grundsätzliche Festsetzung der amtsgerichtlichen Kompetenz erreicht worden. In Zukunft sind nämlich diejenigen Landesregierungen, die schon bisher die Führung der Schiffsregister den Amtsgerichten übertragen hatten, an die amtsgerichtliche Zuständigkeit gebunden und können die Registerführung nicht mehr anderen Behörden übertragen.[7])

Die Führung des Binnenschiffsregisters ist in erster Linie den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten übertragen.[8]) Der Abs. 2 des § 120 BSchG. gestattet jedoch den Landesregierungen, um einer zu weit gehenden Zersplitterung der Schiffsregister, wie sie bei sehr kleinen Gerichtsbezirken

---

[1]) vgl. hierzu Lewis-Boyens Bd. 1 S. 116, Bd. 2 S. 31.

[2]) Preuß. allgem. Verfügung des Justizministers v. 11. 12. 1899 über die Führung des Schiffsregisters.

[3]) § 18 des AG. v. 7. 11. 1899 z. FGG. und die Anweisung des Senats v. 16. 2. 1901.

[4]) Verordnung v. 7. 12. 1899, sowie § 13 AG. v. 15. 5. 1899 z. FGG.

[5]) Mecklenburg-schwerinsche Verordnungen v. 18. 11. 1899 mit Abänderung v. 29. 5. 1903.

[6]) Revidiertes Gesetz über die Organisation der Verwaltung v. 2. 11. 1896 § 24 Ziff. 6b.

[7]) Ebenso Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 536.

[8]) § 120 BSchG.; Landgraf S. 319ff.

eintreten kann, vorzubeugen, die Führung des Schiffsregisters für mehrere Bezirke einem einzigen Gerichte zu übertragen. Zugleich soll auch da, wo bereits Seeschiffsregister bestehen, wie z. B. in den Hansestädten, Köln und Düsseldorf, die Führung des See- und Binnenschiffsregisters von einer einzigen Behörde gestattet, also die Vereinigung beider Register möglich sein. Wie Landgraf mit Recht hervorhebt,[1]) mußten diese Zweckmäßigkeitsgründe dazu führen, von einer einheitlichen Regelung der Zuständigkeitsfrage in sämtlichen Bundesstaaten Abstand zu nehmen.

III. Das Verfahren in Schiffsregistersachen richtet sich vor dem Amtsgerichte nach den Vorschriften der §§ 1—35 FGG., vor einer nicht richterlichen Behörde nach besonderen landesgesetzlichen Verordnungen.[2]) Auch die äußere Anordnung der Schiffsregister unterliegt der landesgesetzlichen Regelung, im allgemeinen sind hier die Grundbücher zum Vorbild genommen.[3]) Ebenso bestimmen die Landesgesetze die Form der Anzeigen zum Schiffsregister, indem sie teils mündliche Erklärung zu Protokoll der Behörde vorschreiben, teils schriftliche Einreichung der Anzeigen und Anträge fordern.[4])

Das Beschwerderecht gegen Verfügungen der Registerbehörde richtet sich ebenfalls vorläufig noch nach Partikularrecht.[5]) In Preußen sind zur Verhandlung und Entscheidung über die Beschwerden die Landgerichte und für das Rechtsmittel der weiteren Beschwerde das Kammergericht zuständig,[6]) in Bremen ist Beschwerde an das Landgericht und weitere Beschwerde, aber nur im Falle eines neuen selbständigen Beschwerdegrundes,

---

[1]) Landgraf S. 320.

[2]) § 194 FGG.; Schaps S. 788 Anm. 5.

[3]) § 19 altes FG. v. 25. 10. 1867, dessen Vorschriften, unbeschadet ihrer Änderung auf landesgesetzlichem Wege, aufrechterhalten sind. Eine vergleichende Darstellung des Schiffsregisters und des Grundbuches findet sich bei Aust S. 33—36. Vgl. auch Schaps S. 14; Loewe S. 246.

[4]) Schaps S. 14.

[5]) vgl. Schaps S. 15; Bergmann S. 113, 142, 259, 283.

[6]) §§ 40, 51, 56 AG. z. GVG.

an das Oberlandesgericht gegeben.[1]) In Lübeck[2]) und Oldenburg[3]) geht die Beschwerde nur an das Landgericht. In Mecklenburg besteht Rekurs an die Magistrate von Rostock und Wismar, gegen die Entscheidungen in der Rekursinstanz ist weiterer Rekurs an das Staatsministerium zulässig.[4]) In Hamburg endlich ist der Senat die erste und letzte Beschwerdeinstanz, unter Umständen ist Klage vor den Gerichten möglich.[5])

IV. Sowohl das Seeschiffsregister wie das Binnenschiffsregister ist öffentlich, d. h. die Einsicht dieser Register ist jedem gestattet; auch können von den Eintragungen gegen Erlegung der Kosten auf Verlangen zu beglaubigende Abschriften gefordert werden.[6]) Die letztere Vorschrift fehlte in dem Gesetze vom 25. 10. 1867, Bestimmungen darüber, ob Kopien überhaupt erteilt werden durften und welche Personen hier in Frage kamen, waren vielmehr den Instruktionen der Einzelstaaten überlassen geblieben.[7]) So wurden nach hamburgischer Praxis Abschriften jedem erteilt, der ein Interesse daran glaubhaft machte. Die

---

[1]) § 21 des Gesetzes v. 25. 6. 1879 über die Ausführung der Prozeßgesetze.

[2]) § 2 des Nachtrages v. 30 4. (publ. 4. 5.) 1883 zur Verordnung v. 3. 2. 1879 betr. die Ausführung des GVG.

[3]) Art. 9 u. 10, § 1 des EG. z. GVG. v. 10. 4. 1879.

[4]) § 43 IV PublV. z. HGB.

[5]) Art. 88 der Verfassung v. 13. 10. 1879, § 24 des Gesetzes betr. das Verhältnis der Verwaltung zur Rechtspflege v. 23. 4. 1879 (Wulff Bd. 1 S. 34, 138 ff.

[6]) § 5 FG.; § 121 BSchG.

[7]) Bergmann vertrat allerdings die Ansicht, daß das Recht, Abschriften und Auszüge zu verlangen, schon ohnehin aus dem Prinzip der Publizität folgen dürfte; Bergmann S. 21. Dieser Ansicht kann jedoch m. E für das frühere Recht nicht beigetreten werden, denn gerade aus dem Umstande, daß der Gesetzgeber eine Bestimmung hierüber ausdrücklich fortgelassen hatte, mußte mit Notwendigkeit der Schluß gezogen werden, daß er diese Art der Öffentlichkeit für das Schiffsregister auszuschließen beabsichtigte. Immerhin konnten jedoch wohl unbedenklich, wie es auch praktisch geschah, denjenigen Personen, auf deren Namen eine Eintragung lautete, sowie ihren legitimierten Rechtsnachfolgern und Bevollmächtigten, aber nicht etwa jedem unbeteiligten Dritten, Abschriften der sie betreffenden Eintragungen erteilt werden. Ebenso Schaps S. 27; Burdach S. 153; Roloff S. 72.

jetzigen Bestimmungen über die Öffentlichkeit des Seeschiffsregisters sind im Anschluß an den Wortlaut des § 121 BSchG. und im Einklang mit § 9 Abs. 1 u. 2 HGB., der die Öffentlichkeit des Handelsregisters behandelt, geregelt worden. Immerhin ist aber auch jetzt noch die Öffentlichkeit des Schiffsregisters eine beschränktere als die des Handelsregisters,[1]) und zwar insofern, als im Gegensatz zum § 10 HGB. die Publikation der Eintragungen ins Schiffsregister nicht vorgeschrieben ist. Der Grund dieser Verschiedenheit ist hauptsächlich in dem verschiedenen Zwecke, dem die beiden Register dienen, zu suchen. Das Handelsregister bezweckt diejenigen Rechtsverhältnisse des Handelsstandes, welche für den kaufmännischen Verkehr von erheblicherem Interesse sind, in möglichster Vollständigkeit zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.[2]) Das Schiffsregister hingegen, auf Grund dessen Zertifikate erteilt werden, die jetzt die einzigen Urkunden sind, wodurch die Nationalität der Schiffe nachgewiesen wird, soll zunächst und vorzugsweise dazu dienen, die Grundlage für diese Zertifikate zu bilden;[2]) das Schiffsregister trägt mithin im Gegensatze zum Handelsregister einen mehr öffentlichrechtlichen und zwar staatsrechtlichen Charakter und berührt infolgedessen auch die Interessen des großen Publikums bei weitem nicht in dem Maße wie das Handelsregister. Während das Handelsregister gerade in Rücksicht auf die vielfältige Benutzung des handeltreibenden Publikums der unbeschränkten Öffentlichkeit bedarf, ist die strenge Durchführung dieses Grundsatzes bei dem Schiffsregister nicht nötig, da auf öffentlichrechtlichem Gebiete die durch das Zertifikat, ein das Schiff stets begleitendes Attest über den Inhalt des Schiffsregisters, bewirkte Veröffentlichung des letzteren völlig hinreicht, während im privatrechtlichen Verkehr der Kreis der am Schiff interessierten Personen nur ein kleiner, das Bedürfnis nach Publizität des Schiffsregisters also entschieden geringer ist als bei dem Handelsregister. Insbesondere würde aber, da das Schiffsregister auch Aufschluß über die an dem

[1]) Schaps S. 27; Burdach S. 149ff.

[2]) Allgem. Verfügung und Instruktion des Justizministers v. 12. 12. 1861 betr. die Ausführung des Gesetzes v. 24 6. 1861 über die Einführung des ADHGB. v. 12. 12. 1861 (abgedruckt bei Bergmann S. 106ff.).

Schiffe bestehenden Pfandrechte erteilt, durch eine öffentliche Bekanntmachung der Eintragungen analog dem Handelsregister in vielen Fällen ein durchaus unberechtigter Einblick in die Vermögensverhältnisse des Reeders und seiner Pfandgläubiger ermöglicht und der kaufmännische Kredit dieser Personen unter Umständen auf das schwerste benachteiligt werden. Aus diesen wichtigen Gründen ist heutzutage die Öffentlichkeit des Schiffsregisters nur in beschränktem Maße durchgeführt, überdies betrifft die Öffentlichkeit nur das Schiffsregister selbst, nicht auch die nach landesgesetzlicher Instruktion für jedes Schiff anzulegenden Schiffsregisterakten.[1])

§ 5.

Der Inhalt des Schiffsregisters.

I. Die in das Schiffsregister einzutragenden Punkte waren im Art. 435 ADHGB. nur dem Prinzipe nach bezeichnet. Hiernach mußte die Eintragung in das Schiffsregister enthalten:

1. die Tatsachen, welche das Recht des Schiffes, die Landesflagge zu führen, begründeten;

2. die Tatsachen, welche zur Feststellung der Identität des Schiffes und seiner Eigentumsverhältnisse erforderlich waren;

3. den Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden sollte (Heimatshafen, Registerhafen).

Der § 7 FG., der gegenüber dem § 6 a. FG. v. 25. 10. 1867 nur unerhebliche Modifikationen bringt,[2]) begnügt sich hingegen bezüglich des obligatorischen Inhalts der Eintragungen nicht mit allgemeinen Angaben, sondern bezeichnet die einzutragenden Tatsachen genau. Diese genaue Bezeichnung ist deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil das Registerzertifikat naturgemäß nur dann den Nachweis der Nationalität des Schiffes liefern

---

[1]) § 34 FGG.; Schaps S. 28; Bergmann S. 112; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 13.

[2]) Beide Gesetzesbestimmungen haben ihr gemeinsames Vorbild in dem § 4 Art. 53 preuß. EG. z. ADHGB. v. 24. 6. 1861 (abgedr. bei Bergmann S. 97 ff.).

kann, wenn das Register den zur Feststellung der Identität erforderlichen Anhalt gewährt; außerdem ist hiervon aber auch die für den internationalen Verkehr bedeutungsvolle Gleichförmigkeit der Nationalitätsurkunden abhängig. Die Eintragung des Schiffes in das Seeschiffsregister soll im einzelnen enthalten [1]): 1. Namen und Gattung des Schiffes sowie das Unterscheidungssignal; 2. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung; 3. Zeit und Ort der Erbauung; 4. den Heimatshafen; 5. Namen und nähere Bezeichnung des Reeders; 6. Angaben über die Reichsangehörigkeit der Beteiligten; 7. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht; 8. den Tag der Eintragung; 9. die Ordnungsnummer der Eintragung. Weiter sind kraft reichsgesetzlicher Vorschrift die am Schiffe zu bestellenden Pfandrechte ins Schiffsregister einzutragen.[2])

Der Inhalt der Eintragungen ins Binnenschiffsregister erstreckt sich dagegen nur auf folgende, im wesentlichen mit den Eintragungen ins Seeschiffsregister übereinstimmende 6 Punkte[3]): 1. Gattung und Material, Name, Nummer oder sonstige Merkzeichen des Schiffes; 2. Tragfähigkeit des Schiffes; 3. Zeit und Ort der Erbauung; 4. den Heimatsort; 5. Namen und nähere Bezeichnung des Eigentümers; 6. Angabe des Rechtsgrundes, auf welchem das Eigentum oder die Eigentumsanteile beruhen.

Während aber der Inhalt des Binnenschiffsregisters durch den erwähnten § 124 BSchG. genau bestimmt und umgrenzt ist, hat der Inhalt des Seeschiffsregisters reichsgesetzlich keine erschöpfende Regelung gefunden. Nebenhergehende Bestimmungen der Landesgesetzgebung sind nämlich gültig geblieben auf Grund von § 19 a. FG. v. 25. 10. 1867.[4]) Auch läßt die Fassung des

---

[1]) § 7 FG.

[2]) §§ 1260 ff. BGB.

[3]) § 124 BSchG.

[4]) Die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Führung der bisherigen Schiffsregister finden auch auf die nach diesem Gesetze zu führenden Schiffsregister Anwendung, soweit sie mit den Vorschriften desselben sich vertragen und unbeschadet ihrer späteren Änderung auf landesgesetzlichem Wege.

§ 7 FG.: „Die Eintragung in das Schiffsregister ‚hat' zu enthalten usw." unzweifelhaft erkennen, daß das Gesetz nur das Mindestmaß der in das Schiffsregister aufzunehmenden Tatsachen bezeichnen wollte, daß es aber im übrigen den Landesgesetzgebungen überlassen hat, weitergehende Eintragungen zu erfordern.[1]) Landesgesetzlich vorgeschriebene Eintragungen sind z. B. in Hamburg[2]) und Mecklenburg[3]) der Name und der Wohnort des Kapitäns, in Preußen, Mecklenburg, Bremen und Hamburg der Wohnort des Reeders, früher in Mecklenburg und Lübeck auch die sogen. Flaggennummer, deren Erteilung jetzt, weil sie infolge der Einführung von Unterscheidungssignalen entbehrlich geworden ist, nicht mehr stattfindet.[4])

Noch in anderer Hinsicht besteht ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem Seeschiffs- und dem Binnenschiffsregister. Für die Seeschiffe ist nämlich in den Bestimmungen des Flaggengesetzes ein Registrierungszwang nicht ausdrücklich ausgesprochen. Nur praktisch ist die Registrierung für die Seeschiffe durch die Bestimmung des § 11 Abs. 2 FG. obligatorisch geworden. Denn da hiernach das Recht zur Führung der Reichsflagge vor der Erteilung des Schiffszertifikats nicht ausgeübt werden darf, so muß ein zur Führung der Reichsflagge berechtigtes Schiff, wenn es dieses Recht ausüben will, vorher registriert werden.[5]) Für die Binnenschiffe besteht ein unmittelbarer Zwang zur Eintragung, denn jedes Binnenschiff ist bei der Registerbehörde des Heimatsortes zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.[6]) Gemeinsame Vorbedingung für die Eintragung der beiden Kategorien von Schiffen ist die Glaub-

---

[1]) Schaps S. 15, 36; Ritter S. 83; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 122; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 155 Anm. 11, S. 163.

[2]) Gesetz betr. die Papiere für hamburgische Schiffe v. 22. 12. 1865 § 3 Nr. 8 (zitiert bei Bergmann S. 314).

[3]) § 44 Nr. 5 der Verordnung zur Publikation des ADHGB. v. 28. 12. 1863; § 3 II, 7 und § 5 VI der Instruktion für die Registerbehörden zur Führung der Schiffsregister (Anlage III zu § 43 der Verordnung v. 28. 12. 1863), zitiert bei Bergmann S. 228 u. 244.

[4]) Bergmann S. 229, 282.

[5]) Schaps S. 47; derselbe im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 544.

[6]) § 122 BSchG.

haftmachung aller derjenigen Tatsachen und Rechtsverhältnisse, deren Eintragung vorgeschrieben ist,[1]) entsprechend dem Zwecke des Schiffsregisters, den Beteiligten zuverlässige Auskunft über die eingetragenen Schiffe zu gewähren; aus demselben Grunde ist auch die Anmeldung etwaiger Veränderungen in den eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen vorgeschrieben.[2])

II. Was im einzelnen die in das Schiffsregister einzutragenden Punkte anbetrifft, so ist von den im Flaggengesetz statuierten Pflichten des Schiffers besonders wichtig und bemerkenswert die Pflicht der Namensführung. Die Sitte, einem jeden Schiffe einen Namen zu geben, ist an und für sich unvordenklichen Ursprungs,[3]) aber erst die modernen Seerechte legen besonderen Nachdruck darauf, daß die Kauffahrteischiffe, welche am internationalen Seeverkehr teilnehmen, ihren Namen erkennbar zur Schau tragen. Bestimmend für diese Maßregel war einerseits die Sicherung der staatlichen Kontrolle des Schiffsverkehrs auf der See und in den Häfen, andererseits aber auch die wechselseitigen Interessen der Schiffahrttreibenden selbst. Um jedes Schiff zu individualisieren und auch äußerlich in einer Weise zu kennzeichnen, welche erforderlichenfalls die Feststellung seiner Identität möglich macht, bestimmt darum § 17 FG. ausdrücklich: „Ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimatshafens am Heck in gut sichtbarer und fest angebrachten Schriftzeichen führen".[4]) Welchen Namen der

[1]) § 8 Abs. 1 FG.; § 124 Abs. 2 BSchG. Für die Glaubhaftmachung ist maßgebend § 15 Abs. 2 FGG.

[2]) § 13 FG.; § 126 BSchG. Welche Personen zur Anmeldung verpflichtet sind, bestimmt sich nach § 14 FG. und §§ 126, 123 BSchG.

[3]) Perels, Handb. S. 69 ff.; Stoerk S. 528.

[4]) § 17 FG. stimmt überein mit dem § 3 des Gesetzes v. 28. 6. 1873 betreffend die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe. Die Art der Anbringung der Namen bestimmt nach § 25 Nr. 4 FG. der Bundesrat, der in seiner Bekanntmachung betreffend Ausführungsbestimmungen zum § 25 FG. v. 22. 6. 1899, v. 10. 11. 1899 durch den § 6 die Regelung im einzelnen trifft. Hiernach ist bei der Anbringung der Namen lateinische Druckschrift zu verwenden, die Höhe der kleinsten Buchstaben muß mindestens 10 cm, die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens $^1/_5$ der Höhe der Buchstaben betragen.

Reeder für sein Schiff wählen will, steht grundsätzlich in seinem Belieben,[1]) er ist auch nicht etwa dadurch in seiner Wahl beschränkt, daß andere sich desselben Namens zur Bezeichnung ihrer Schiffe bedient haben. Auch für denselben Hafen ist derselbe Name für mehrere Schiffe nicht ausgeschlossen.[2]) Warum Perels dies nicht für zulässig erachten will und die Ansicht vertritt, daß einem zur Eintragung gelangenden Schiffe nicht derselbe Name beigelegt werden dürfe, welchen bereits ein Schiff desselben Heimatshafens führe, ist nicht einzusehen, weil die Gefahr, welche durch Benutzung gleicher Namen bedingt wird, selbst bei gleichem Heimatshafen durch die weiteren Angaben des Zertifikats über die Größe und die Eigentumsverhältnisse des Schiffes ihre Ausgleichung findet. Daß aber zwei Schiffe desselben Heimatshafens in Größe und Bauart wenig oder gar nicht von einander verschieden sind, so daß auch die Angaben des Zertifikats eine leichte Unterscheidung der beiden Schiffe vereiteln oder erschweren, wird doch nur bei Schiffen derselben Reederei vorkommen können,[3]) die aber stets, schon im eigenen Interesse, ihren Schiffen verschiedene Namen beilegen. Auch der Umstand, daß für den Fall einer Kollision zweier Schiffe eine äußerliche Unterscheidung möglich sein muß, damit sich nicht ein Schiff seinen für derartige Vorkommnisse festgesetzten Verpflichtungen entziehen kann, ist m. E. nicht ausschlaggebend, um der Schiffsregisterbehörde die Befugnis zu geben, in den fraglichen Fällen eine anderweite Benennung des Schiffes zu fordern. Denn für die untersuchenden Gerichte wird es doch ein Leichtes sein, in jedem einzelnen Falle festzustellen, welches der beiden denselben Namen führenden Schiffe sich zur Zeit der Kollision in dem in Frage kommenden Fahrwasser aufgehalten hat. Auch ist ja das Unterscheidungs-

---

[1]) Bergmann S. 23; Stoerk S. 528; Schaps S. 31.

[2]) Ebenso Lewis-Boyens Bd. 1 S. 117.

[3]) Größere Schiffahrtslinien pflegen bekanntlich Schiffsklassen zu bauen, die zwar voneinander erheblich abweichen, deren zugehörige und in derselben Klasse befindlichen Schiffe aber nach demselben Prinzip gebaut werden und darum in Bauart und Größe sehr häufig völlig gleich sind.

signal,[1]) das unmittelbar hinter dem Namen des Schiffes geführt werden muß, in jedem Falle verschieden und ein untrügliches Mittel zur Identifizierung des Schiffes.

Während so die Wahl des Schiffsnamens dem Reeder völlig freigestellt ist, soll die Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes zur Verhütung von Identitätsverschleierungen und betrügerischer Manipulationen[2]) nach dem Vorgange anderer Seestaaten, insbesondere Englands und der Vereinigten Staaten von Nordamerika, nur mit Genehmigung des Reichsamts des Innern zulässig sein.[3]) Ihren Grund hat diese reichsgesetzliche Vorschrift darin, daß die willkürliche Namensänderung eines Schiffes in hohem Maße geeignet ist, Irrtümer in bezug auf die das Schiff berührenden Tatsachen und Rechtsverhältnisse hervorzurufen und dritte Personen, welchen diese Namensänderung unbekannt geblieben ist, zu benachteiligen.[4]) In England bestand deshalb sogar früher ein unbedingtes Verbot der Änderung des einmal angenommenen Namens,[5]) doch hat man auch hier jetzt die Namensänderung registrierter Schiffe mit Genehmigung des Board of Trade zugelassen in Rücksicht darauf, daß sehr wohl Umstände denkbar sind, unter denen die Veränderung eines Schiffsnamens für den

---

[1]) Das Unterscheidungssignal besteht aus vier Buchstaben und beruht auf dem zuerst in England 1857 erschienenen internationalen Signalbuche; vgl. hierüber Bergmann S. 86 ff.; v. König S. 370 ff.; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 118 Anm. 21; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 163; Gareis-Fuchsberger S. 891; Kampff S. 23—24.

[2]) Lewis-Boyens weisen hier Bd. 1 S. 117 auf den früher häufig vorgekommenen Fall hin, daß einem Schiffe, welches wegen notorischer Seeuntüchtigkeit keine Versicherung oder keine Frachten mehr erhalten konnte, ein anderer Name mit der Wirkung beigelegt wurde, daß das Schiff nunmehr sowohl Versicherung als auch Fracht anstandslos erhielt; s. auch Lewis in Endemann, Handb. Bd. 4 S. 25.

[3]) § 6 Abs. 2 der Bekanntmachung des Bundesrats v. 10. 11. 1899: „Der Antrag auf Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes ist an die Registerbehörde zu richten, welche den Antrag mit begutachtendem Berichte dem Reichskanzler (Reichsamt des Innern) vorlegt".

[4]) Perels, Handb. S. 71 Anm. 3; Bergmann S. 75.

[5]) Merchant Shipping Act von 1854 sect. 34.

Reeder dringend wünschenswert sein kann, ohne daß anderweite Interessen dadurch beeinträchtigt werden.[1])

Trotz der in Deutschland bestehenden, die Namensänderung sehr erschwerenden Bestimmungen ist jedoch das Ziel, den Seeverkehr frei von untauglichen Schiffen zu erhalten und die Schiffsinteressenten soweit wie möglich zu schützen, nicht ganz erreicht worden. Denn abgesehen davon, daß die Vorschriften über Namensänderungen ebenso wie die Vorschriften über Namensführung nur auf registrierte Schiffe, nicht dagegen auf kleine, nicht zu registrierende Schiffe Anwendung finden,[2]) sind auch Umgehungen der Gesetze in dieser Hinsicht sehr wohl möglich. Die fraglichen Bestimmungen gelten nämlich ebensowenig für den Fall des Überganges von fremden Schiffen in das Eigentum von Deutschen, denn da das Gesetz diese Vorschriften nur auf registrierte Schiffe anwendet, solche Schiffe aber noch nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind, so steht in solchen Fällen der Namensänderung nichts im Wege. Darum ist es sehr wohl möglich, daß der Reeder eines deutschen Schiffes dasselbe scheinbar an Ausländer verkauft und im Schiffsregister löschen läßt, dasselbe aber dann durch einen zweiten Scheinkauf zurückerwirbt und unter neuem Namen wieder in ein deutsches Schiffsregister eintragen läßt.[3]) Einen wenn auch nur unvollkommenen Schutz hiergegen gewährt die Anweisung des Reichskanzlers an die deutschen Konsularbehörden in England.[4]) Hierdurch sind die kaiserlichen Konsularbehörden in den britischen Hafenplätzen, um den Mißbrauch der deutschen Flagge durch seeuntüchtige Schiffe möglichst zu verhüten, angewiesen worden

---

[1]) So würde es z. B. unbillig sein, die Namensänderung zu verweigern, wenn Schiffe aus der Hand der einen Reederei in die einer andern übergehen, deren Namen auf Zugehörigkeit zur ersteren hindeuten, oder wenn die erwerbende Reederei für ihre Linie gleichartige Namen führt und dazu der bisherige Name nicht paßt; vgl. Lewis-Boyens Bd. 2 S. 25.

[2]) Hier kann jedoch partikularrechtlich eine Bezeichnung der Schiffe vorgeschrieben sein, namentlich gilt dies für die zur Hochsee- und Küstenfischerei bestimmten Fischerfahrzeuge. Perels, Handb. S. 72 Anm. 2.

[3]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 162; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 117—118; Bergmann S. 75; Schaps S. 31.

[4]) Zentralbl. 1875 S. 520.

daselbst in das Eigentum von Reichsangehörigen übergehende Schiffe durch Schiffsbesichtiger des britischen Board of Trade in bezug auf ihre Seetüchtigkeit untersuchen zu lassen.[1]) Eine ähnliche Umgehung des Gesetzes ist dadurch möglich, daß der Reeder das eingetragene Schiff im Schiffsregister unter dem Vorwande löschen läßt, daß es nicht mehr zum Erwerbe durch die Seefahrt verwandt werden solle, später aber das Schiff mit anderem Namen wiederum zur Registrierung anmeldet.[2]) Allerdings ist hier die Gefahr einer Täuschung der Registerbehörde nicht so groß wie im ersten Falle, da das Schiff nicht aus dem Auslande gekommen ist, sondern schon vorher in deutschen Händen war, die Registerbehörde demnach in der Lage ist, bei irgendwelchen Zweifeln Nachforschungen anzustellen und erforderlichenfalls die Eintragung zu verweigern, es sei denn, daß die Genehmigung des Reichsamts des Innern zur Namensänderung beigebracht wird.

III. Zur Sicherung der Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften, welche sich nicht nur auf die Pflicht zur Namensführung, sondern allgemein auf alle Tatsachen und Rechtsverhältnisse beziehen, deren Eintragung in das Schiffsregister durch das Flaggengesetz bezw. durch das Binnenschiffahrtsgesetz vorgeschrieben und deren Veränderungen anzumelden sind, enthalten beide Gesetze Strafvorschriften nach verschiedenen Richtungen hin. Ebenso wie der Handelsregisterrichter das Recht und die Pflicht hat, die Beteiligten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten durch Ordnungsstrafen anzuhalten,[3]) haben auch die Gerichte, bei welchen Binnenschiffsregister geführt werden, durch Verhängung von Ordnungsstrafen darauf hinzuwirken, daß die Beteiligten die ihnen obliegenden Anmeldungen auch regelmäßig erstatten.[4]) Der Seeschiffsregisterbehörde ist dagegen diese Befugnis nicht beigelegt. Denn einerseits kommen hier die für die Flagge nötigen Voraussetzungen in Frage, die bei den Binnenschiffen nicht in Betracht kommen können, weil es

[1]) Perels, Allgem. öffentl. Seerecht S. 12 Anm. 5.
[2]) Bergmann S. 75.
[3]) § 14 HGB.
[4]) § 127 BSchG.

ja kein besonderes Flaggenrecht auf Binnenflüssen gibt; andererseits würde eine derartige Bestimmung, die Nichtbefolgung der in betreff des Seeschiffsregisters aufgestellten Normen mit Ordnungsstrafen zu verfolgen, auch aus dem Grunde völlig ungenügend sein, weil die Registerbehörde von dem Eintreten der Tatsachen, zu deren Anmeldung sie die Parteien unter Androhung von Ordnungsstrafen anhalten soll, gar keine Kenntnis haben kann. Schon bei der Beratung des allgem. deutschen Handelsgesetzbuches wurde deshalb die Festsetzung von gewissen Fristen für erforderlich erachtet, nach deren Ablauf ohne vorgängige Aufforderung durch die Registerbehörde unmittelbar öffentliche Strafen eintreten sollten, wenn bis dahin dem Gesetze nicht Genüge geschehen war.[1]) Die einzelnen in den §§ 18—24 FG. enthaltenen Strafvorschriften betreffen teils die unbefugte Anmaßung bezw. Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, teils die Unterlassung der Anmeldung von Veränderungen in den im Schiffsregister eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen.[2])

Gegenüber dem alten Flaggengesetz ist jedoch das neue in dieser Beziehung seinem Inhalte nach in mannigfacher Weise abgeändert und ergänzt. Mit Glück vermeidet es die schlechte Fassung der früheren Strafbestimmungen, die zu zahlreichen Kontroversen Veranlassung gab, insbesondere was den Geltungsbereich der einzelnen Strafvorschriften und die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit anbetraf.[3])

[1]) Prot. S. 1691; Buschs Arch. Bd. 7 S. 122ff.; Schaps S. 50; Katz S. 122.

[2]) § 18 FG.: Führt ein Schiff die Reichsflagge, ohne hierzu nach den Vorschriften der §§ 2, 3 berechtigt zu sein, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu 1500 Mk. oder mit Gefängnis bis zu 6 Monaten bestraft. Auch kann auf Einziehung des Schiffes erkannt werden . . . § 19 FG.: Führt ein Schiff den Vorschriften der §§ 11, 12 zuwider die Reichsflagge, so wird der Schiffer mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder mit Haft bestraft. § 20 FG.: Wer die ihm nach § 14 obliegende Verpflichtung (Anmeldung von Veränderungen in den eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen) nicht erfüllt, wird mit Geldstrafe bis zu 300 Mk. oder mit Haft bestraft.

[3]) vgl. hierüber Schaps S. 51ff.; Perels, Handb. S. 59ff.; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 166; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 127; Bergmann S. 33ff.; Meves S. 8ff., Katz S. 121ff.

Was zunächst den Geltungsbereich der gegen die unbefugte Anmaßung, die Reichsflagge zu führen, erlassenen Bestimmungen anlangt,[1]) so ist diese Handlung auch dann strafbar, wenn sie im Auslande oder auf offener See begangen wird. Diese Vorschrift wurzelt in der richtigen Erkenntnis, daß das Delikt der unberechtigten Führung der Reichsflagge als Nationalflagge in den weitaus meisten Fällen im Auslande oder auf hoher See vorkommt,[2]) eine Bestrafung also gerade hier von der größten Wichtigkeit ist. Rücksichtlich der Voraussetzungen, von denen die Anwendbarkeit der fraglichen Strafbestimmungen abhängig ist, forderten für das alte Flaggengesetz Verschulden des Schiffsführers Perels, Schaps, Wagner-Pappenheim, Gareis-Fuchsberger u. a.; den entgegengesetzten Standpunkt vertraten hauptsächlich Meves und Katz.[3]) Auch hier trifft das neue Flaggengesetz eine besondere Bestimmung, und zwar geht es noch über den Standpunkt hinaus, den der überwiegende Teil der Theorie bisher eingenommen hatte. § 23 FG. bestimmt nämlich in dieser Beziehung: „Straflos bleibt ... derjenige, bezüglich dessen festgestellt wird, daß die Handlung oder Unterlassung ohne sein Verschulden erfolgt ist". Jetzt gehört es also zum subjektiven Tatbestand, daß die Schuldlosigkeit des Schiffsführers festgestellt ist; die Tatsache, daß ihm kein Verschulden nachgewiesen werden kann, genügt nicht zu seiner Exkulpation, denn es besteht grundsätzlich eine Vermutung dafür, daß die Handlung schuldhaft erfolgt ist. Jeder Zweifel an der Schuldlosigkeit des Schiffsführers geht also nicht mehr wie bisher zu seinen Gunsten, sondern zu seinen Ungunsten.[4]) Maßgebend für diese Bestimmung, dem Schiffer den Beweis der Nichtschuld aufzuerlegen, war nach den Motiven zum Flaggen-

[1]) § 18 FG. in Verb. mit § 24 FG.

[2]) Für das alte Flaggengesetz, das diese ausdrückliche Bestimmung nicht enthielt, verneinten die Strafbarkeit des im Auslande begangenen Delikts Perels, Handb. S. 62; Katz S. 123; Schaps S. 52; a. M. Meves S. 11.

[3]) Perels, Handb. S. 60 Anm. 4; Schaps S. 51; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 166; Gareis-Fuchsberger S. 892 Anm. 3. a. M. Katz S. 122 Anm. 3; Meves S. 9 Anm. 7.

[4]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 550.

gesetz die Erwägung, daß auch in den Fällen der unbefugten Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, sowie der unterlassenen Anmeldung von Veränderungen in den im Schiffsregister eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen[1]) die verantwortlichen Personen nach den Bestimmungen des alten und des neuen Flaggengesetzes stets strafbar wären, wenn sie nicht den Nachweis erbringen könnten, daß die ihnen zur Last gelegte Handlung oder Unterlassung ohne ihr Verschulden erfolgt sei, daß aber kein genügender Grund vorhanden sei, die abweichende Bestimmung des alten Flaggengesetzes für das Vergehen der unbefugten Anmaßung der Führung der Reichsflagge[2]) auch im neuen Flaggengesetz aufrechtzuerhalten.[3]) Schaps bezeichnet die hier vom Gesetz aufgestellte Schuldpräsumtion als eine Härte des Gesetzes. „Ein genügender Grund für eine verschiedene Behandlung der in Frage kommenden Delikte liege in ihrem verschiedenen Charakter, der deutlich in den auf sie gesetzten Strafen zum Ausdruck komme. Auf der einen Seite zwei leichte Vergehen, für welche sich das Gesetz mit einer besonders geringen, sich der Übertretungsstrafe nähernden Sühne begnüge, auf der andern Seite ein Delikt ernsteren Charakters, welches nicht nur mit Gefängnis bestraft werde, sondern außerdem dem Reeder, der vielleicht noch unschuldiger sei als sein Schiffer, sein Schiff kosten könne".[4]) Diese Ansicht trifft m. E. nicht das Richtige. Gerade weil das fragliche Delikt einen so ernsten Charakter trägt und als eine „unberechtigte Anmaßung staatsbürgerlicher Rechte"[5]) anzusehen ist, ist die Aufstellung einer gesetzlichen Schuldpräsumtion durchaus gerechtfertigt. Mit Recht überschreitet hier das Seestrafrecht die allgemeinen Grundsätze des Strafrechts, denn hier handelt es sich nicht um eine einfache Rechtsverletzung, um ein unbefugtes Eingreifen in das Rechtsgebiet eines andern, hier

---

[1]) §§ 14, 15 altes FG. v. 25. 10. 1867; §§ 19, 20 neues FG.

[2]) § 13 altes FG.; § 18 neues FG.

[3]) Mot. z. FG. in den Drucksachen des Reichstags 10. Legislaturperiode 1. Session 1898/99 Nr. 179 S. 7ff.

[4]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 550ff.

[5]) Perels, Handb. S. 60 Anm. 4; Meves S. 8.

gilt es vielmehr, mit der ganzen Strenge des Gesetzes zu verhindern, daß die vielen Vorteile, welche mit der Führung der Reichsflagge in Krieg und Frieden verbunden sind, zum Nachteil der eigenen Handelsmarine Unberechtigten zuteil werden. Dürfte somit die Schuldpräsumtion bei dem Delikte der unrechtmäßigen Anmaßung des Flaggenrechts durchaus am Platze sein, so erscheint diese Bestimmung bei der unberechtigten Ausübung des Flaggenrechts und bei der unterlassenen Anmeldung von Veränderungen zum Schiffsregister in der Tat auf den ersten Blick befremdlich und sehr hart. Die schwerwiegenden Folgen einer unberechtigten Ausübung des Flaggenrechts sowie die Erwägung, daß in Rücksicht auf einen geordneten Schiffsverkehr die genaue Übereinstimmung des Schiffsregisters mit den wirklichen Tatsachen und Rechtsverhältnissen unerläßlich ist, machen aber auch hier die Umkehrung der Beweislast insofern notwendig, als dem Schiffer bezw. den zur Anmeldung verpflichteten Personen der Nachweis auferlegt wird, daß die betreffende Handlung oder Unterlassung ohne ihr Verschulden geschehen ist.

Zweiter Abschnitt.

Die Bedeutung des Schiffsregisters in öffentlich-rechtlicher Beziehung.

§ 6.

Die durch das Seeschiffsregister bewirkte Nationalisierung und Identitätsfeststellung der Seeschiffe.

Nach den vorstehenden Bemerkungen über die Einrichtung und die äußere Anordnung des Schiffsregisters soll die Frage, weshalb die so zahlreichen und komplizierten Vorschriften über die Führung und den Inhalt des Schiffsregisters erlassen sind, welche Bedeutung mithin dem Institut des Schiffsregisters für den Schiffsverkehr beizulegen ist, einer näheren Untersuchung unterzogen werden.

I. Wie aus den Protokollen der Kommission zur Beratung eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuches mit völliger Deutlichkeit hervorgeht,[1]) sollte mit dem Schiffsregister eine zunächst und hauptsächlich dem öffentlichen Rechte dienende Institution geschaffen werden. Wohl fanden sich Stimmen, welche im Hinblick auf den preußischen Entwurf eines Handelsgesetzbuches als den hauptsächlichsten Gesichtspunkt bei einem Schiffsregister die Interessen des Privatseerechts bezeichneten,[2]) jedoch fand diese Auffassung sogleich allseitigen Widerspruch mit der Begründung, daß die Schiffsregister überall, wo sie eingeführt seien, im engsten Zusammenhange mit den Vorschriften über die Nationalität der Seeschiffe ständen und ihr Hauptzweck darin bestehe, daß man durch dieselben jederzeit Aufschluß über die Nationalität der Schiffe erhalten könne.

---

[1]) Prot. S. 1665 ff.

[2]) Prot. S. 1476 ff.

Wie bereits erwähnt, mußte nämlich der Reeder vor Einführung der Schiffsregister seinem Schiffer für jede Reise eine Anzahl von Legitimationspapieren mitgeben, damit seine Schiffe jederzeit nachweisen konnten, welcher Nation sie angehörten, daß sie von ihr als nationale anerkannt, auf rechtmäßige Weise erworben seien usw.[1]) Diese Schiffspapiere knüpften sich an das Eigentum des Schiffes, mußten also bei dem Verkaufe desselben dem neuen Eigentümer tradiert werden, weil es natürlich für jeden Käufer von der größten Wichtigkeit war, die Geschichte des erworbenen Schiffes genau zu kennen, insbesondere zu wissen, in welchem Hafen es gebaut war, welchen Eigentümern es angehört und welche Flagge es geführt hatte.[2]) Wenn auch in der Regel von diesen verschiedenen Papieren gewöhnlich eines als das Hauptlegitimationsdokument eine unter öffentlicher Autorität ausgestellte, zur Lieferung eines vollständigen Beweises geeignete Urkunde war, so war doch immerhin die Mitnahme verschiedener Papiere notwendig, oder die Haupturkunde mußte auch Auskunft über andere Tatsachen und Umstände erteilen, welche mit ihrem eigentlichen Inhalte nichts zu tun hatten und ihre Übersichtlichkeit nur erschwerten. Als das Hauptpapier galt in Preußen der Beilbrief, der jedoch seiner ursprünglichen Bedeutung nach nichts als eine Deklaration des Erbauers eines Schiffes vor der zuständigen Behörde war, daß es von einer gewissen Länge, Breite und Höhe sei, daß er wegen seiner Forderung für Erbauung des Schiffes befriedigt worden und demzufolge dasselbe auf allen Wassern frei ziehen lassen werde. Im Laufe der Zeit enthielt der Beilbrief jedoch nicht

---

[1]) Prot. S. 1666; Bergmann S. 4; Ritter S. 78; Kampff S. 5; Kroehling S. 33. Über den Begriff der „völkerrechtlichen Legitimation" vgl. Kroehling S. 9—13.

[2]) Leo im Neuen Arch. f. HR. Bd. 1 S. 82ff. So wurden im Jahre 1858 anläßlich des Verkaufes des Hamburger Kaufleuten gehörigen Barkschiffes „Lisette" laut des Auktionsprotokolles dem Käufer überliefert: 1. der Beilbrief aus Christinestadt v. 12. 8. 1850; 2. der Kaufbrief, d. d. Christinestadt 25. 2. 1854, wodurch das Eigentum von seinem früheren Reeder, dem russischen Untertan Tottermann, auf seine jetzigen übergegangen war; 3. ein vom hamburgischen Konsulat in Akyab ausgestellter hamburgischer Interimspaß d. d. 11. 5. 1854.

allein das Attest über den vorschriftsmäßigen Bau des Schiffes, sondern er wurde auch mit dem Zeugnisse des zu seiner Ausstellung berufenen Gerichts über die Zeit und den Ort der Erbauung des Schiffes, über die Eigentumsverhältnisse und überhaupt über alle zur Beurteilung der Nationalität erforderlichen Tatsachen sowie über die Nationalität selbst versehen. Nachdem diese Einrichtung durch die preußische Instruktion v. 18. 3. 1845 befestigt und allgemein vorgeschrieben war, nahm er in Preußen lange Zeit die Stelle eines Hauptschiffsdokuments ein.[1]) In anderen Ländern vertrat die Stelle eines Hauptpapiers der Seepaß oder Seebrief,[2]) dessen Inhalt sich zur Hauptsache auf Namen und Domizil des Reeders und Kapitäns, auf den Namen, den Heimatshafen und den Tonnengehalt des Schiffes erstreckte.

Unter der Herrschaft des jetzigen Flaggengesetzes gibt es den Begriff eines Hauptschiffsdokuments nicht mehr. Das Schiffsregister ist vielmehr in allen deutschen Seestaaten das gleichmäßig ausgeprägte und ausgebildete Organ, durch welches jederzeit Aufschluß über die Nationalität der Schiffe erlangt werden kann und welches heute zugleich die Grundlage für die Schiffspapiere bildet.[3]) Auf Grund der Schiffsregister wird nämlich eine einzige Urkunde über alle relevanten Umstände ausgefertigt, die mit dem Inhalte der Eintragungen genau übereinstimmt; diese Urkunde ist das Registerzertifikat.[4]) Allerdings war es nicht die ausgesprochene Absicht der Hamburger Seerechtskommission, an die Stelle aller bisherigen Schiffspapiere den Auszug aus dem Schiffsregister als Hauptpapier treten zu lassen, dergestalt, daß alle andern Schiffspapiere dadurch abgeschafft wurden, vielmehr wurde ausdrücklich betont, daß, so wünschenswert eine solche Einrichtung an und für sich auch sei, doch

---

[1]) Instruktion des Justizministers v. 12. 12. 1861, zitiert bei Bergmann S. 107.

[2]) Mit dem Seepaß ist nicht zu verwechseln der Seeausgangspaß der Zollbehörde, der lediglich im Zollinteresse erteilt wird. Lewis-Boyens Bd. 1 S. 123.

[3]) Buschs Arch. Bd. 7 S. 114; Prot. S. 1666.

[4]) § 10 FG.

nichts im Wege stehe, neben dem Registerzertifikate noch andere Papiere, z. B. den Seepaß, beizubehalten, wenn ein Interesse hierfür, insbesondere wegen vorhandener Traktate, bestehen sollte.[1]) Da aber das Registerzertifikat in der Tat über alle in Frage kommenden Umstände und Tatsachen Auskunft gibt, so hat es praktisch das Bedürfnis, noch andere Papiere, wie den Beilbrief, das Eigentumszertifikat, den Seepaß und dergleichen bei sich zu haben, beseitigt und diese Papiere endlich ganz verdrängt, so daß man heutzutage das Zertifikat als das einzig erforderliche und in jeder Hinsicht ausreichende Legitimationspapier des Seeschiffes bezeichnen kann.[2]) [3])

II. In formeller Hinsicht besteht die Bedeutung des Registerzertifikats darin, daß das Recht zur Führung der Reichsflagge vor der Erteilung des Zertifikats nicht ausgeübt werden darf.[4]) Denn das Recht, die Reichsflagge zu führen, schließt noch nicht ohne weiteres die Befugnis ein, dieses Recht auch auszuüben, insbesondere genügt die Eintragung in das Schiffsregister nicht, um die Ausübung dieses Rechts zu gewährleisten. Erst die Aushändigung des Zertifikats gibt dem Schiffe die Möglichkeit der Legitimation; diesen Zeitpunkt hat darum auch das Gesetz mit Recht zum Anfangspunkt der Ausübung der Berechtigung gemacht. Erst durch das Zertifikat erlangt somit die Flaggenführung ihre rechtliche Grundlage.[5])

---

[1]) Prot. S. 1683.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 164.

[3]) Ein Surrogat des Zertifikats ist das von dem Konsul als vorläufiger Ersatz auszustellende Flaggenzeugnis, das nicht nur dann erteilt werden kann, wenn ein bisher unter fremder Flagge fahrendes Schiff im Auslande in den Besitz eines Reichsangehörigen übergeht (§ 16 FG.), sondern auch dann, wenn im Auslande ein Schiff für einen Reichsangehörigen erbaut wird. Auch soll das Registergericht befugt sein, für die in Deutschland erbauten, nach einem anderen Hafen zu überführenden Schiffe ein Flaggenzeugnis für die Dauer der Überführung zu erteilen, selbst wenn solche Schiffe später unter fremder Flagge fahren sollen (§ 12 FG.). Vgl. hierüber Gareis-Fuchsberger S. 893; Loewe S. 248.

[4]) § 11 Abs. 2 FG.

[5]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 164; Schaps S. 47; Kroehling S. 32.

Die materielle Bedeutung des Zertifikats beruht hauptsächlich darin, daß durch das Zertifikat das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nachgewiesen wird,[1]) oder, mit anderen Worten, durch das Zertifikat wird der Beweis der Nationalität des Schiffes geführt, und zwar nicht nur im Frieden, sondern, was noch weit wichtiger ist, auch im Kriege. Während im Frieden der Nachweis der Nationalität mit Rücksicht auf die von einzelnen Nationen anderen Nationen zugesicherten und durch Verträge verklausulierten Rechte geboten ist, soll im Kriege den kriegführenden Staaten durch das Zertifikat die Möglichkeit gewährt werden, jederzeit festzustellen, ob ein Schiff dem eigenen Staate angehört, oder ob es als neutrales oder als feindliches anzusehen ist. Über die Beweiskraft des Zertifikats für die darin bekundete Befugnis öffentlichrechtlicher Natur, insbesondere über die Frage, ob das Zertifikat im internationalen Seeverkehr unbedingte oder nur bedingte Beweiskraft hat, bestehen jedoch Kontroversen. Nur darüber sind alle Schriftsteller einig, daß das Registerzertifikat seinem Charakter nach eine „öffentliche Urkunde“ ist, deren öffentlicher Glaube auch von fremden Nationen anerkannt werden muß. Auf dieser Erwägung beruht auch die Vorschrift des § 8 FG., die besagt, daß die Eintragung in das Schiffsregister erst geschehen darf, nachdem das Recht des Schiffes zur Führung der Reichsflagge sowie alle einzutragenden, im § 7 bezeichneten Tatsachen und Rechtsverhältnisse glaubhaft gemacht sind. Denn wenn das Zertifikat auch keine beglaubigte Abschrift des ganzen Registerfoliums ist, so enthält es doch den wesentlichen Inhalt des Schiffsregisters und stimmt mit dessen Eintragungen genau überein.[2]) Soll aber die im Zertifikat enthaltene Angabe über die Nationalität des Schiffes der Wahrheit entsprechen, so muß natürlich nicht nur mit der größten Sorgfalt darüber gewacht werden, daß die Eintragungen im Schiffsregister genau mit der Wirklichkeit übereinstimmen, sondern es muß auch dafür gesorgt werden, daß diese Eintragungen stets auf ihre Wahrheit hin geprüft werden können. Darum handelt auch

[1]) § 11 Abs. 1 FG.
[2]) § 10 Abs. 1 FG.

die Registerbehörde in betreff der flaggenrechtlich erforderlichen Eintragungen ex officio, darum wird auch jede Veränderung in den eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnissen von Amts wegen in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Schiffszertifikate vermerkt.[1]) Im Gegensatz zum Handelsregister ist der Schiffsregisterbehörde sogar die Pflicht beigelegt, den Inhalt der Anmeldungen auf seine materielle Richtigkeit hin zu prüfen, alle Beweismittel zu berücksichtigen und die ihr nötig erscheinenden Nachweise selbständig zu verlangen bezw. sich anderweitig zu verschaffen.[2])

Steht somit zweifellos fest, daß das Registerzertifikat eine öffentliche Urkunde ist — denn es wird von einer deutschen öffentlichen Behörde ausgestellt und mit öffentlichem Glauben ausgestattet —, so fragt es sich dennoch, ob der Inhalt des Zertifikats in allen Fällen als unbedingte Wahrheit gilt, oder ob in gewissen Fällen ein Gegenbeweis gegen die Richtigkeit des Zertifikats zugelassen werden muß. Der hauptsächlichste Vertreter der „Theorie von der formellen Wahrheit" der Schiffszertifikate für das Gebiet des internationalen Rechts ist Schaps.[3]) Seiner Ansicht nach ist fremden Verwaltungsbehörden sowohl im Frieden als auch im Kriege ein Nachprüfungsrecht hinsichtlich des Vorliegens der Voraussetzungen für die Führung der deutschen Flagge entzogen. Wollte eine ausländische Behörde ein durch deutsches Zertifikat legitimiertes Schiff nicht als deutsches Schiff behandeln, etwa weil es seit Ausstellung des Zertifikats den Eigentümer gewechselt und das Recht der Flaggenführung verloren habe, so wäre ein derartiges Vorgehen der fremden Behörde nur dann gerechtfertigt, wenn es durch Intervention einer

[1]) § 13 Abs. 1 FG. Eintragungen in das Zertifikat darf nur die Registerbehörde vornehmen, Eintragungen von Privatpersonen oder von sonstigen Behörden sind unstatthaft. Auch die Konsulate dürfen etwaigen Anträgen der Schiffer auf Vornahme von Eintragungen in das Zertifikat unter keinen Umständen stattgeben. Bergmann S. 29; v. König S. 369.

[2]) z. B. Meßbriefe, Staatsangehörigkeitsausweise, Auszüge aus dem Handelsregister usw.; auch eidliche Angaben von Zeugen sowie eidesstattliche Erklärungen des Reeders sind zugelassen.

[3]) Schaps S. 15ff., 45ff.; derselbe im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 546ff.

deutschen Behörde veranlaßt wäre, die ihrerseits selbstverständlich gegen jede mißbräuchliche Benutzung eines deutschen Zertifikats einschreiten könne.[1]) Grundsätzlich sei aber auf dem Gebiete des internationalen Rechts der Gegenbeweis gegen das Vorhandensein des durch das Schiffsregister bekundeten Rechts zur Führung der Reichsflagge ausgeschlossen, und es bedürfe keiner Prüfung, ob das Schiffszertifikat auch mit dem Inhalte des Schiffsregisters übereinstimme.

In Friedenszeiten ist diese Theorie auch sicherlich als richtig zu bezeichnen. In der Tat wird im Frieden jeder Staat fordern dürfen, daß die Schiffe, welche er mit ordnungsmäßigen Zertifikaten versehen hat, so lange von fremden Staaten als Schiffe seiner Flagge geachtet und in allen Handelsbeziehungen, z. B. in betreff der Zulassung zur Küstenfahrt, der öffentlichen Abgaben usw., als solche anerkannt werden,[2]) bis er selbst diesem Schiffe das Zertifikat oder seinen Schutz entzieht.[3]) In Kriegszeiten jedoch greifen andere Grundsätze Platz; wollte man auch hier die Beweiskraft des Zertifikats als eine selbständige, d. h. vom Inhalte des Schiffsregisters unabhängige betrachten, so würde man sich unbedingt mit den für Kriegszeiten völkerrechtlich getroffenen Einrichtungen und Verhältnissen in Widerspruch setzen. Denn hier entscheiden die Prisengerichte darüber, ob ein aufgebrachtes Schiff tatsächlich zu einer der beiden kriegführenden Parteien gehört, oder ob es wirklich berechtigt ist, die neutrale Flagge zu führen. Bei dieser ihrer Befugnis, über die Rechtmäßigkeit der erfolgten Beschlagnahme zu entscheiden, können die Prisengerichte aber unmöglich an den Inhalt der Registerzertifikate gebunden sein. Wollte man ihnen nicht das Recht zugestehen, die Richtigkeit der Schiffszertifikate einer Prüfung zu unterziehen und event. den Nachweis der Übereinstimmung des Zertifikats mit dem Schiffsregister zu verlangen, so würde unlauteren und gewinnsüchtigen Manipulationen Vorschub geleistet werden und damit den Interessen des wegnehmenden Staates sehr wenig

[1]) ERG. Bd. 7 S. 16.

[2]) Ausgenommen natürlich, wenn ausländische Behörden etwa auf Requisition deutscher Behörden handeln.

[3]) Ebenso Lewis-Boyens Bd. 2 S. 23; Kampff S. 11 ff.

gedient sein. Hierin ist auch durchaus nicht etwa eine unrechtmäßige Behandlung des Staates zu erblicken, dessen Flagge die mit Beschlag belegten Schiffe führen, denn jeder Staat kann sich und seine Angehörigen dagegen schützen, indem er sich seitens der fremden Staaten in den Handels- und Seeschiffahrtsverträgen unbedingte Geltung der Schiffspapiere in Kriegs- und Friedenszeiten gewährleisten läßt.[1]) Das Prüfungsrecht der Prisengerichte hat sich aber unter allen Umständen auf die Übereinstimmung des Zertifikats mit dem Schiffsregister zu beschränken; den Prisengerichten auch den Nachweis zu gestatten, daß die Eintragungen des Registers und des Zertifikats nicht mit den tatsächlichen Verhältnissen übereinstimmen, mithin materiell unrichtig sind, wie Kampff es beabsichtigt,[2]) ist m. E. nicht richtig. Wohin sollte ein solches Zugeständnis führen, welchen Zweck würden dann überhaupt noch Schiffsregister und Schiffszertifikat in Kriegszeiten haben, deren Einführung doch gerade die Sicherheit der Schiffe im Kriege herbeiführen sollte,[3]) wenn jedem Prisengerichte ein Gegenbeweis gegen die materielle Wahrheit der Eintragungen gestattet wäre!

Diese Befugnis ist vielmehr ausschließlich deutschen Behörden vorbehalten. Denn was das Gebiet des Verwaltungsrechts und des Strafrechts[4]) anbetrifft, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die kompetenten deutschen Behörden gegen ein Schiff einschreiten können, welches ein deutsches Schiffszertifikat im Widerspruch mit den tatsächlichen Verhältnissen führt.[5]) Dasselbe trifft für das Gebiet des Zivilprozesses zu;[6]) auch hier kann, wenn sich die eine Prozeßpartei für die Tatsache der Berechtigung eines Schiffes zur Führung der Reichsflagge auf das Schiffszertifikat beruft, die Gegenpartei jederzeit den Beweis antreten, daß die im Zertifikate bezeugten Tatsachen und Rechts-

[1]) vgl. z. B. Art. 18 des Vertrages v. 4. 2. 1896 mit Nikaragua, zitiert bei Lewis-Boyens Bd. 2 S. 23.

[2]) Kampff S. 12.

[3]) Prot. S. 1666.

[4]) vgl. § 18 FG.

[5]) Ebenso Schaps S. 45; derselbe im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 547; Kampff S. 13; ERG. Bd. 7 S. 16.

[6]) Schaps a. a. O.; Kampff S. 14.

verhältnisse mit den wirklichen Zuständen nicht übereinstimmen. Zwar haben Schiffszertifikate sowohl wie Schiffsregister den Charakter von öffentlichen Urkunden im Sinne des § 418 Abs. 1 ZPO. und begründen deshalb prinzipiell vollen Beweis der in ihnen bezeugten Tatsachen, jedoch kann ihre volle Beweiswirkung nach Abs. 2 des § 418 ZPO. durch jeden Gegenbeweis entkräftet werden, es sei denn, daß die Landesgesetze den Nachweis der Unwahrheit ausgeschlossen oder beschränkt haben. Eine derartige landesgesetzliche Bestimmung existiert jedoch weder für das Schiffsregister noch für das Schiffszertifikat.

III. Nach diesen Ausführungen beruht die Hauptbedeutung der Schiffsregister in öffentlichrechtlicher Beziehung darin, daß sie diejenigen Schiffe deutscher Nationalität, die den Schutz der deutschen Flagge genießen, verzeichnen und in Verbindung mit dem Zertifikate das Recht zur Führung der Reichsflagge und damit die Nationalität des Schiffes nachweisen und bezeugen.[1]) Daneben bewirken aber die so komplizierten und ins einzelne gehenden Vorschriften über die einzutragenden Tatsachen, daß auch die Identität des Schiffes auf Grund des Zertifikates jederzeit bewiesen werden kann.

Für wen hat aber das Schiffsregister diese Bedeutung? Für alle Reichsangehörigen oder nur für diejenigen, die ihre Schiffe unter der Reichsflagge fahren lassen? Die Beantwortung dieser Frage steht im engsten Zusammenhange mit der alten Kontroverse, ob die Flaggenführung nur als ein Recht der Schiffseigner oder zugleich als eine Pflicht dieser Personen aufzufassen ist. Hervorgerufen wurde diese Streitfrage durch die Fassung des § 1 des Bundesgesetzes v. 25. 10. 1867: „Die zum Gewerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschließlich die Bundesflagge zu führen". Stoerk[2]) schloß hieraus, daß für

---

[1]) Schaps S. 15; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 82/83; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 160; Buschs Arch. Bd. 7 S. 114ff.; Hauser S. 260; Roloff S. 74; Kroehling S. 32.

[2]) Stoerk S. 522ff.; ebenso Stenglein 2. Aufl., Berlin 1895, S. 350 Anm. 2 zu § 1 FG., dagegen nicht mehr in der 3. Aufl., Berlin 1903, S. 537 § 1 Anm. 2 FG.

Kauffahrteischiffe der im Gesetze gedachten Art das Recht und die Pflicht der Flaggenführung zusammenfallen sollten. Danach könnte also ein deutsches Schiff, welches die Voraussetzungen zur Führung der deutschen Flagge erfüllt hätte, niemals eine ausländische Flagge führen und sich demgemäß auch nicht in ein ausländisches Register eintragen lassen, es wäre vielmehr gezwungen, ein deutsches Schiffsregister zur Eintragung zu wählen. Hiergegen wenden sich Wagner, Schaps, Gareis-Fuchsberger u. a.,[1]) die aus dem Umstande, daß das zitierte Gesetz mehrfach von dem „Rechte“ zur Flaggenführung[2]) spricht, den Schluß ziehen, daß eine staatsrechtliche Verpflichtung des Inhalts, daß Schiffe, bezüglich deren die materielle Voraussetzung der deutschen Flaggenführung erfüllt ist, auch die formelle Voraussetzung der Eintragung ins Schiffsregister zu erfüllen und dann die deutsche Flagge wirklich zu führen gezwungen wären, nicht existiert. Dieser Ansicht ist m. E. für das jetzt in Geltung befindliche Flaggengesetz beizutreten. Allerdings hat der § 1 FG. wiederum dieselbe Fassung erhalten wie der § 1 altes FG.; an und für sich wäre also eine Auslegung der Worte: „Die Kauffahrteischiffe haben ausschließlich die Reichsflagge zu führen“ in beiderseitigem Sinne sehr wohl möglich. Aber gerade aus dem Umstande, daß die Gesetzgeber trotz der bestehenden Kontroversen den Gesetzestext nicht geändert und etwa analog dem § 1 des österr. Gesetzes v. 7. 5. 1879 gestaltet haben, der die österreichischen Seehandelsschiffe „mit dem Rechte und der Pflicht, die österreichische Flagge zu führen“,[3]) ausstattet, ist zweifellos zu entnehmen, daß das deutsche Flaggengesetz eine absolute Flaggenführungspflicht nicht hat statuieren wollen. Hierauf läßt außer dem Fehlen jeglicher Art von Straf-

---

[1]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 154; Schaps S. 5ff.; Gareis-Fuchsberger S. 887; Kampff S. 17ff.

[2]) vgl. besonders § 2 a. a. O.: „Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschließlichen Eigentum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat zusteht.

[3]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 530; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 154 Anm. 2; Stoerk S. 533.

bestimmungen[1]) für den Fall einer Zuwiderhandlung ganz besonders aber auch die Bestimmung des § 9 FG. schließen, wonach der die Eintragung seines Schiffes beantragende Reeder, der zugleich Angehöriger eines fremden Staates ist, auf Verlangen des Registergerichts glaubhaft zu machen hat, daß das Schiff nicht in ein Schiffsregister dieses Staates eingetragen ist. Wird das Gegenteil festgestellt, so hat dies nach Satz 2 a. a. O. nicht die Folge, daß der Reeder jetzt sein Schiff in dem ausländischen Register löschen lassen muß und die ausländische Flagge nicht mehr führen darf, vielmehr wird ihm nur, um eine doppelte Flaggenführung zu vermeiden, die Eintragung in das inländische Schiffsregister und damit die Ausübung des Rechts zur Führung der deutschen Reichsflagge untersagt. Mit Notwendigkeit muß aus dieser Bestimmung, wie auch Schaps[2]) mit Recht betont, hervorgehen, daß heutzutage nur ein Recht zur Flaggenführung, nicht aber auch zugleich eine Pflicht hierzu besteht.[3]) Die Statuierung einer allgemeinen Flaggenführungspflicht ist auch aus dem Grunde überflüssig, weil schon aus völkerrechtlichen Grundsätzen niemand sein Schiff ohne Flagge fahren lassen wird;[4]) diejenigen Kauffahrteischiffe aber, welche trotz des deutschnationalen Eigentums nicht die Reichsflagge führen, würden privatrechtlich, staats- und völkerrechtlich nicht als deutsche Schiffe behandelt werden, also nicht die auf Grund von Handelsverträgen deutschen Kauffahrteischiffen zustehenden Befugnisse ausüben können und sich daher selbst den größten Schaden zufügen.

Diese Erörterungen zeigen deutlich, daß das Schiffsregister die obenerwähnte öffentlichrechtliche Bedeutung nur für diejenigen Reichsangehörigen haben kann, deren Schiffe in das

---

[1]) Meves S. 6: Die Führung der Reichsflagge ist keine Pflicht des Kauffahrteischiffes, deren Nichtbefolgung mit Strafe bedroht ist.

[2]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 530.

[3]) Verboten ist durch das FG. nur die Führung einer Landesflagge als Nationalflagge und die Führung einer zweiten, nicht deutschen Nationalflagge.

[4]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 154: Flaggenlosigkeit (schwarze Flagge) ist völkerrechtswidrig.

Schiffsregister eingetragen und mit dem Registerzertifikate versehen sind, daß dagegen diese Bedeutung nicht für diejenigen Kauffahrteischiffe deutscher Reichsangehöriger besteht, die unter fremder Flagge fahren.

§ 7.

Der Heimatshafen der Seeschiffe.

Die einzelnen Schiffsregisterbehörden der Bundesstaaten führen für ihren Bezirk, mag derselbe einen oder mehrere Häfen umfassen, ein Schiffsregister. Der deutsche Reeder ist nun zwar in der Lage, sein Schiff in irgendeins dieser zahlreichen Register eintragen zu lassen, aber nur unter der Voraussetzung, daß er für sein Schiff einen in diesem Bezirk gelegenen Hafen als „Heimatshafen" erwählt. Für die Frage nach dem Begriffe des Heimatshafens und für die Beurteilung der rechtlichen Bedeutung, die das Schiffsregister für den Heimatshafen hat, seien zunächst die Gesetzesbestimmungen, die eine Definition des Wortes „Heimatshafen" geben und die uns im folgenden beschäftigen werden, ihrem Wortlaute nach wiedergegeben.

1. Art. 435 ADHGB.: Die Eintragung in das Schiffsregister muß enthalten: 3. den Hafen, von welchem aus mit dem Schiffe die Seefahrt betrieben werden soll (Heimatshafen, Registerhafen).

2. § 5 des Bundesgesetzes v. 25. 10. 1867: Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll (Heimatshafen, Registerhafen).

3. § 480 HGB.: Als Heimatshafen des Schiffes gilt der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird.

4. § 6 Abs. 1 FG.: Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister eingetragen werden, von welchem aus, als dem Heimatshafen, die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll. Abs. 2: Soll die Seefahrt von einem ausländischen Hafen oder von dem Hafen eines Schutzgebiets

oder eines Konsulargerichtsbezirkes aus betrieben werden, so steht dem Reeder die Wahl des inländischen Registers frei.

I. Hiernach stimmen zwar alle Gesetze darin überein, daß jedes Schiff notwendig einen Heimatshafen[1]) haben muß, was aber unter einem Heimatshafen zu verstehen ist, ist nicht einheitlich geregelt. Für das Recht vor 1900 bezeichnete der Art. 435 ADHGB. im Einklang mit § 5 des Bundesgesetzes v. 25. 10. 1867[2]) als den Heimats- und Registerhafen des Schiffes „den Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll". Über die Auslegung dieser Worte bestanden zwei verschiedene Ansichten. Die eine Auffassung, der man allerdings nur hin und wieder in der Praxis[3]) begegnete, verstand den Gesetzestext wörtlich dahin, daß das Schiff nur denjenigen Hafen als Heimatshafen im Register führen dürfe, in dem es zum Betriebe der Seefahrt tatsächlich ein- und auslaufe. Diese Forderung, daß bei der Wahl des Heimatshafens nur die faktischen Verhältnisse maßgebend sein sollten, führte jedoch insofern zu ganz unleidlichen Konsequenzen, als hierdurch ein großer Teil der deutschen Seeschiffe überhaupt nicht in ein deutsches Schiffsregister eingetragen und so unter die deutsche Flagge gebracht werden konnte. Denn schon damals betrieben viele Reeder, die zum Teil in Deutschland, sehr häufig aber auch im Auslande domizilierten, nur in außereuropäischen Gewässern Schiffahrt, ohne daß ihre Schiffe jemals einen inländischen Hafen anliefen. Allen diesen Schiffen wäre nach der oben mitgeteilten Auffassung das Recht, die deutsche Flagge zu führen, versagt gewesen, denn die

[1]) homeport, port of registry, port d'attache, port d'immatricule. Jedes eingetragene Schiff hat dadurch ein Quasidomizil; EROGH. Bd. 6 S. 82.

[2]) Diese Gesetzesbestimmung ist aus Art. 53 § 3 preuß. EG. z. ADHGB. v. 24. 6. 1861 (abgedruckt bei Bergmann S. 98) entnommen worden.

[3]) So z. B. Funk in Buschs Arch. Bd. 42 S. 118—120 (Landgericht Lübeck, Kammer für Handelssachen). Diese Entscheidung lehnt den Antrag eines deutschen Kaufmanns in Valparaiso ab, ein ihm gehöriges Schiff mit Lübeck als Heimatshafen in das dortige Register einzutragen, da nicht der Nachweis geführt sei, daß er jenen Hafen wirklich zum Mittelpunkt seiner Seehandelstätigkeit machen wolle (vgl. hierzu Lewis-Boyens Bd. 1 S. 116).

Wahl eines ausländischen Hafens als Heimatshafen würde nicht nur, wie Bergmann mit Recht bemerkt,[1]) der seerechtlichen Auffassung und dem hergebrachten Begriffe des Heimatshafens entschieden widersprechen, sondern auch mit den völkerrechtlichen Grundsätzen über die Nationalität der Seeschiffe unvereinbar sein, weil es zweifellos einen unlösbaren Widerspruch enthält, ein Schiff, dessen Heimatshafen einem fremden Lande angehört, gleichwohl noch als nationales auszugeben.

Der bei weitem überwiegende Teil der Theorie und Judikatur legte darum den Seefahrtsbetrieb im Sinne des Gesetzes dahin aus, daß hiermit nicht der faktische, sondern der rechtliche Betrieb der Seefahrt bezeichnet sei.[2]) Jetzt war es den deutschen im Auslande domizilierenden Reedern, welche ihre Schiffe nur im Auslande fahren ließen, möglich, ihre Schiffe in das deutsche Register einzutragen und so unter die deutsche Flagge zu bringen.[3]) Denn bei dieser Auffassung des Gesetzestextes war der Reeder bei der Wahl eines Heimatshafens für seine Schiffe weder an seinen eigenen Wohnsitz gebunden noch mußte er wirklich die Absicht haben und glaubhaft nachweisen, daß er mit dem zu registrierenden Schiffe von dem gewählten Hafen aus die Seefahrt betreiben und jenen Hafen zum Mittelpunkt der Seehandelstätigkeit seines Schiffes machen wollte, es kam vielmehr nur der rechtliche Ausgangspunkt des Seefahrtsbetriebes in Betracht, d. h. derjenige Hafen, von dem aus der Seefahrtsbetrieb des Schiffes geleitet wurde, von dem aus also die Instruktionen für die Tätigkeit des Schiffes ergehen und alle auf das Schiff bezüglichen Fracht-, Versicherungs- und andere Geschäfte abgeschlossen werden sollten. Dieser Hafen war nach der ausdrücklichen Bestimmung des allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs und des alten Flaggengesetzes aber nicht nur der

---

[1]) Bergmann S. 22.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 161; Stoerk S. 528; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 116ff.; Bergmann S. 22; Seufferts Arch. Bd. 37 Nr. 34 S. 44 (Urteil d. hanseat. OLG.). Diese Ansicht wurde auch vom auswärtigen Amte geteilt; vgl. Funk in Buschs Arch. Bd. 42 S. 118; Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 537.

[3]) EROHG. Bd. 6 S. 83.

Heimatshafen des Schiffes, sondern auch der Registerhafen, also zuständig für die Registrierung des Schiffes. Eine Verschiedenheit von Heimats- und Registerhafen war daher unter der Herrschaft des alten Handelsgesetzbuchs und des alten Flaggengesetzes nicht möglich, der Heimatshafen im Sinne des Handelsgesetzbuchs und der Registerhafen im Sinne des Flaggengesetzes waren vielmehr stets mit einander identisch.

II. Während nun das neue Flaggengesetz den Heimatshafen in derselben Weise definiert wie das alte Flaggengesetz, bestimmt das neue Handelsgesetzbuch im Gegensatze zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch, daß als Heimatshafen eines Schiffes nicht mehr der Hafen gilt, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben werden soll, sondern vielmehr der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit demselben betrieben wird. Bei dieser Sachlage erhebt sich naturgemäß die Frage, ob auch noch für das heutige Recht eine Identität zwischen Heimats- und Registerhafen besteht, oder ob nicht vielmehr heutzutage eine Verschiedenheit des Heimatshafens im Sinne des Handelsgesetzbuchs vom Registerhafen im Sinne des Flaggengesetzes anerkannt wird. Es läßt sich nicht leugnen, daß aus dem Wortlaute der beiden Gesetzesbestimmungen, wie es auch vielfach geschehen ist, prinzipiell auf die Möglichkeit einer solchen Verschiedenheit geschlossen werden kann.[1]) Gegen diese Auffassung spricht jedoch m. E. die Entstehungsgeschichte des Handelsgesetzbuchs. Denn die Änderung der Definition des Heimatshafens im § 480 HGB. („betrieben wird" statt wie früher „betrieben werden soll") wird in der Denkschrift zum neuen Handelsgesetzbuch nur als redaktionelle Änderung bezeichnet, die keinen Unterschied von der Begriffsbestimmung des Heimatshafens beabsichtigt habe.[2]) Begründet wird diese Abweichung damit, daß die Vorschrift des alten Flaggengesetzes eben nur insoweit passe, als es sich um die erste Eintragung eines

[1]) Schaps S. 29; derselbe im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 538ff.; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 13ff.; Pappenheim S. 265ff.

[2]) Hahn, Mat z. HGB. S. 519ff.; Denkschr. z. Entw. eines HGB. S. 276ff. S. 297 (Drucksachen des Reichstages 9. Legislaturperiode 4. Session 1895/97 zu Nr. 632).

Schiffes in das Schiffsregister handele. „Wird ein Schiff, nachdem es durch die Eintragung das Recht zur Führung der Reichsflagge erworben hat,[1]) tatsächlich zur Seefahrt verwendet, so kann als sein Heimatshafen nicht mehr der Hafen bezeichnet werden, von dem aus die Seefahrt betrieben werden soll, vielmehr hat das Schiff alsdann seinen Heimatshafen an dem Orte, von dem aus die Seefahrt betrieben wird.“[2]) Diesen Ausführungen liegt der richtige Gedanke zugrunde, daß die erste Eintragung eines Schiffes regelmäßig schon vor der eigentlichen Aufnahme des Seehandelsbetriebes erfolgt, weil ja das Recht zur Führung der Reichsflagge vor der Erteilung des Schiffszertifikats nicht ausgeübt werden darf.[3]) Für das Flaggengesetz ist daher der Wortlaut „betrieben werden soll“ durchaus zutreffend und erklärlich, denn die Seefahrt „wird“ ja noch nicht betrieben, sie „soll“ vielmehr erst betrieben werden, und zwar voraussichtlich von dem Hafen aus, in dessen Register das Schiff zur Eintragung angemeldet wird. Ist das Schiff aber registriert und wird es dann tatsächlich zur Seefahrt verwendet, so kann man stets nur den Hafen als den Heimatshafen des Schiffes bezeichnen, von dem aus die Seefahrt wirklich betrieben wird. Beide Gesetze, das Handelsgesetzbuch sowohl wie das Flaggengesetz, verstehen aber im Anschluß an die zur Zeit des alten Flaggengesetzes herrschende Theorie den Seehandelsbetrieb übereinstimmend dahin, daß hiermit nicht der faktische, sondern der rechtliche Betrieb der Seefahrt bezeichnet ist, daß mithin für den Begriff des Heimatshafens nur der Umstand als wesentlich anzusehen ist, daß der Betrieb der Seefahrt von diesem Hafen aus geleitet wird. Es kommt allein darauf an, daß die leitende Reederei dort ihren Sitz hat, nicht dagegen darauf, ob die Schiffe auch von diesem Hafen auslaufen und in denselben zurück-

---

[1]) Dieser Satz enthält eine Unrichtigkeit, denn das Recht zur Führung der Reichsflagge wird, wie oben ausgeführt worden ist, nicht durch die Eintragung in das Schiffsregister begründet und erworben, sondern es muß bereits vor der Eintragung vorhanden sein.

[2]) Denkschr. z. Entw. eines HGB. S. 276; Pappenheim S. 265; Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 538 Anm. 32.

[3]) § 11 Abs. 2 FG.

kehren.[1]) Da somit für den Heimatshafen im Sinne des Handelsgesetzbuchs und für den Registerhafen im Sinne des Flaggengesetzes das gemeinsame Merkmal darin besteht, daß von diesem Hafen aus die Leitung des Seefahrtsbetriebes erfolgen muß, so ist auch für das heute geltende Recht grundsätzlich an der Identität von Heimats- und Registerhafen festzuhalten. Wird der Heimatshafen im Sinne des § 480 HGB. nach einem anderen Hafen verlegt, so sind die Registerbehörden kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung verpflichtet, in allen Fällen des § 6 Abs. 1 FG. eine Umschreibung des Schiffes vorzunehmen und so die Übereinstimmung zwischen Register- und Heimatshafen herbeizuführen.[2]) Daher besteht die öffentlichrechtliche Bedeutung des Schiffsregisters auch darin, daß es durch die Registrierung prinzipiell den Heimatshafen des Schiffes begründet. Registerhafen und Heimatshafen fallen grundsätzlich zusammen, dort wo das Schiff registriert ist, ist auch sein Heimatshafen.

III. Die Regel, daß die Schiffe dort registriert werden, wo die leitende Reederei ihren Sitz hat, wird jedoch durch die Bestimmung des § 6 Abs. 2 FG. durchbrochen. Hier handelt es sich um diejenigen Fälle, in denen der Reeder bei der Registrierung seines Schiffes nicht an einen bestimmten Hafen gebunden ist, sondern nach seinem freien Willen und beliebigen Ermessen den Registerhafen wählen kann. Zunächst sollen nämlich Reeder mit dem Sitze in Schutzgebieten die Wahl haben, in welchem inländischen Register sie ihre Schiffe registrieren lassen wollen.[3]) Dasselbe Recht haben diejenigen Reeder, die von dem Hafen eines Konsulargerichtsbezirkes aus die See-

---

[1]) Leo S. 6; Makower S. 7.

[2]) § 13 Abs. 3 FG.; Hahn, Mat. z. HGB. S. 640; Makower S. 304; DJZ. 1897 S. 147; Loewe S. 247/48.

[3]) Unter einem inländischen Register ist natürlich nur das im Reichsgebiet, aber nicht in den Schutzgebieten geführte Schiffsregister zu verstehen. Denn die Schutzgebiete sind als Inland im Sinne der Reichsgesetze, falls diese eine ausdrückliche Bestimmung hierüber nicht enthalten, nicht anzusehen; vgl. Loewe S. 244. Warum Lewis-Boyens (Bd. 2 S. 20) hier die Schutzgebiete als Inland auffassen wollen, ist nicht erklärlich.

fahrt betreiben.[1]) Endlich werden durch die erwähnte Bestimmung, und das ist der Hauptfall, alle diejenigen Reeder betroffen, die ihren Sitz im sonstigen Binnenlande oder im Auslande haben, denn im ersten Falle fehlt es „an einem bestimmten Heimatshafen", weil eben die Betriebsleitung sich überhaupt nicht an einem Seehafen befindet; im zweiten Falle wird die Seefahrt von einem ausländischen Hafen aus betrieben. Alle drei Fälle haben, so verschieden sie auch unter sich sind, das gemeinsame Merkmal, daß hier ein bestimmter Heimatshafen im Sinne des § 480 HGB. überhaupt nicht vorhanden ist. Denn ein Heimatshafen kann, wie oben ausgeführt worden ist,[2]) nur im Inlande existieren;[3]) nationale Schiffe, die von einem ausländischen Hafen aus Seefahrt betreiben, haben daselbst nicht ihren Heimatshafen, sondern ihren Stationshafen, d. h. sie sind in dem betreffenden ausländischen Hafen dauernd stationiert. Ganz entschieden sind daher die Ausführungen von Schaps[4]) und Kampff[5]) zu bestreiten, daß für Schiffe, welche beispielsweise zwischen Japan und China verkehren und deren Reedereibetrieb sich in Hongkong befindet, Hongkong als Heimatshafen dieser Schiffe anzusehen ist. Derartige Schiffe haben vielmehr keinen Heimatshafen im Sinne des Handelsgesetzbuches.

Weil aber der Heimatshafen für das Recht des Seeverkehrs in den mannigfachsten Beziehungen von maßgebender Bedeutung ist,[6]) das Flaggengesetz darum auch für alle Schiffe die Ein-

[1]) Dies ist, wie Lewis-Boyens (Bd. 2 S. 20) erwähnen, für den Fall geschehen, daß später dort Schiffsregister eingerichtet werden sollten; auch für diesen Fall soll den dort ansässigen deutschen Reedern gestattet sein, ihre Schiffe nicht in das Register des Konsuls, sondern statt dessen in ein inländisches Register zu bringen.

[2]) vgl. S. 47.

[3]) A. M. besonders Schaps S. 29.

[4]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 538.

[5]) Kampff S. 29.

[6]) Nämlich in den Fällen der §§ 488, 508, 526, 527, 550, 551 Abs. 1, 553, Abs. 1 Nr. 12, 680, 754 Nr. 6. 761 HGB.; §§ 942 Abs. 2, 1002 ZPO.; § 168 ZVG.; §§ 24, 53, 56, 124 SO.; § 5 SU.; endlich auch in betreff der Besteuerung der seemännischen Gewerbe (Perels, Handb. S. 105). Vgl. auch die Zusammenstellungen bei Perels, Handb. S. 52; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 15ff.; Kampff S. 25ff.

tragung des Heimatshafens in das Schiffsregister und die Führung des Namens des Heimatshafens am Heck jedes Schiffes vorschreibt,[1]) so bleibt nach dem Vorgang von Lewis-Boyens nichts anderes übrig, als in allen denjenigen Fällen, wo die Wahl des inländischen Registers freisteht, wo es also an einem festen Standort der Betriebsleitung des Schiffes fehlt oder dieser im Binnenlande oder im Auslande liegt, der Wahl des inländischen Registerhafens die Bedeutung beizulegen, daß durch die Willenserklärung des Reeders das Schiff dem gewählten Registerhafen in der Art angeschlossen wird, daß dieser als Mittelpunkt des Betriebes im Rechtssinne und somit als Heimatshafen des Schiffes angesehen wird, gerade so, wie nach der Praxis unter der Herrschaft des alten Flaggengesetzes bei ausnahmslos freistehender Registerwahl der gewählte Registerhafen stets als Heimatshafen des Schiffes galt.[2])[3]) Abweichender Ansicht ist Schaps; seiner Meinung nach hat die freie Registerwahl, solange der Begriff des Heimatshafens nach § 480 HGB. existiert, nur dann einen Sinn, wenn der Begriff des Registerhafens von demjenigen des Heimatshafens prinzipiell verschieden ist. „Ist letzteres nicht der Fall, so ist, da das Handelsgesetzbuch den Heimatshafen nach objektiven Merkmalen definiert, einer freien

---

[1]) §§ 7 Nr. 17 FG.

[2]) Lewis-Boyens Bd. 2 S. 18ff.; Kampff S. 30.

[3]) Die einfachste Lösung der Frage nach der Identität von Heimats- und Registerhafen wäre zweifellos, dem Gesetzestexte folgende Fassung zu geben: „Als Heimatshafen des Schiffes gilt der Hafen, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist". In der Tat ist dieser Vorschlag gelegentlich der Beratung des HGB. von Pappenheim (a. a. O. S. 267) gemacht worden. Die Kommission, welche sich mit diesem Vorschlage befaßte, gab jedoch der Bestimmung des Entw. d. HGB. den Vorzug, weil durch die Vorschrift des FG., daß bei einer Verlegung des Heimatshafens das Schiff im Register des bisherigen Heimatshafens gelöscht und in das Register des neuen Heimatshafens eingetragen werden müsse, eine Irreführung Dritter nicht zu befürchten sei (Bericht der 18. Kommission über den Entwurf eines HGB. sowie den Entwurf eines EG. zu demselben S. 126, abgedruckt bei Hahn, Die ges. Mat. zu den Reichsjustizgesetzen Bd. 6 S. 640). Auch war man offenbar der Ansicht, daß sich eine solche Bestimmung von selbst als Sinn des Gesetzes ergebe (Lewis-Boyens Bd. 2 S. 15).

Wahl des Reeders, die doch auf dessen subjektivem Ermessen beruhen müßte, kein Raum gegeben.“ [1]) Hierbei geht Schaps aber von der unrichtigen Voraussetzung aus, daß der Heimatshafen für deutsche Schiffe auch im Auslande liegen könne, sodann würde auch das Resultat seiner Untersuchungen, nämlich die Möglichkeit einer Duplizität von Heimats- und Registerhafen, für die Sicherheit des Verkehrs unter Umständen recht gefährlich werden und zu ganz unleidlichen Konsequenzen führen. Ein Dritter z. B., der den Reeder vor dem Gerichte des Heimatshafens nach § 488 HGB. belangen wollte, könnte aus dem Zertifikate zwar den Registerhafen mit Sicherheit erkennen, den von ihm verschiedenen Heimatshafen aber nicht.[2]) Auch aus den Bestimmungen der Seemannsordnung, die im § 24 Abs. 2 vom Heimatshafen und in Ermanglung eines solchen vom Registerhafen spricht, läßt sich kein Anhalt für die Richtigkeit der von Schaps aufgestellten Behauptungen entnehmen.[3]) Denn diese Vorschrift bezieht sich gerade auf die Fälle des § 6 Abs. 2 FG., in denen die Schiffe, weil sie im Auslande stationiert sind, überhaupt keinen Heimatshafen, sondern nur einen Registerhafen haben, der jedoch im Rechtssinne, wie oben dargelegt, als Heimatshafen des Schiffes gelten muß. Wie hieraus auf eine Verschiedenheit von Heimats- und Registerhafen geschlossen werden kann, ist nicht ersichtlich. Auch die Praxis hält unter allen Umständen an der Identität von Heimats- und Registerhafen fest, denn in den Fällen des § 6 Abs. 2 FG. wird nicht, wie man annehmen könnte, der Name des ausländischen Hafens eingetragen, sondern der gewählte Registerhafen. Wäre dies nicht der Fall, müßten vielmehr im Auslande wohnende deutsche Reeder den Namen ihres ausländischen Wohnortes oder den „Stationshafen“ ihrer Schiffe anstatt des Namens des deutschen Registerhafens auf ihren Schiffen und im Zertifikate führen, so würde dies nicht nur im Frieden begründeten Zweifel an der Nationalität ihrer Schiffe herbeiführen, sondern auch in Kriegszeiten sehr leicht den größten Verdacht erwecken können.

[1]) Schaps im Arch. f. öffentl. R. Bd. 14 S. 540.
[2]) Pappenheim S. 267.
[3]) Schaps S. 788.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen über die öffentlichrechtliche Bedeutung des Seeschiffsregisters läuft mithin darauf hinaus, daß in allen Fällen der Registerhafen der Schiffe gleichzeitig ihren Heimatshafen begründet.[1])

§ 8.

Der Heimatsort und der Schiffsbrief der Binnenschiffe.

I. So wenig wie im Seerechte ist auch bei der Binnenschiffahrt ein besonderes Schiffsdomizil zu entbehren. Während man aber dort von dem Heimats- oder Registerhafen eines Schiffes spricht, heißt der entsprechende Ausdruck für die Binnenschiffe der „Heimatsort", und zwar gilt als Heimatsort nicht der Ort, von welchem aus die Schiffahrt betrieben werden soll, sondern der Ort, von welchem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird.[2]) Während es also bei dem Seeschiffsregister Sache des Reeders war, bei der Anmeldung seines Schiffes zur Registrierung einen Hafen anzugeben, ist für die Binnenschiffe der Heimatsort nach objektiven Merkmalen festgelegt.[3])

Bei der Registerbehörde des Heimatsortes sind die Binnenschiffe zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden,[4]) auch wird die gesetzliche Vertretungsbefugnis des Schiffers nach dem Rechte des Heimatsortes beurteilt,[5]) vor allen Dingen ist aber das Gericht des Heimatsortes für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.[6]) Diese

---

[1]) Es ist überhaupt eine allgemein verbreitete Anschauung, daß das Schiff dort beheimatet ist, wo es im Register eingetragen steht. So besagt die englische Merch. Shipp Act von 1894, sect. 13, trotzdem in England freie Registerwahl herrscht: „The port, at which a British ship is registered for the time being shall be considered her port of registry and the port, to which she belongs".

[2]) § 6 Abs. 1 BSchG.

[3]) Über die Gründe, welche zu dieser verschiedenen Behandlung beider Register geführt haben, vgl. Landgraf S. 57; Kampff S. 40.

[4]) § 122 BSchG.

[5]) §§ 15, 16 BSchG.

[6]) § 6 Abs. 1 BSchG.

Bestimmung ist deshalb von der größten Wichtigkeit, weil unter Umständen die Vorschriften der Zivilprozeßordnung, die natürlich in erster Linie maßgebend sind, nicht ausreichen werden. Nach der Zivilprozeßordnung befindet sich nämlich der Gerichtsstand des Schiffseigners prinzipiell an seinem Wohnorte.[1]) Nun bilden aber gerade die Binnenschiffer eine bewegliche Bevölkerung, bei der häufig ein bestimmter Heimatsort kaum festzustellen ist. Insbesondere befinden sich unter den ärmeren Binnenschiffern viele, die Sommer und Winter auf ihren Fahrzeugen wohnen und bald hier, bald dort ihren Erwerb suchen. Für alle diese Schiffer schafft das Binnenschiffahrtsgesetz einen Gerichtsstand, der jedoch kein ausschließlicher ist, sondern vielmehr nur dann zur Anwendung kommt, falls die besonderen Gerichtsstände der Zivilprozeßordnung in Ermanglung bestimmter Merkmale keine Anwendung finden können.[2]) Diese Bestimmung des Binnenschiffahrtsgesetzes ist gleichzeitig eine der wenigen, die in öffentlichrechtlicher Hinsicht einige Bedeutung haben, denn das Binnenschiffahrtsgesetz enthält fast ausschließlich privatrechtliche Vorschriften. Diese Bedeutung beruht nach dem Gesagten darin, daß der Heimatsort, also der Ort, wo das Binnenschiffsregister geführt wird, in allen Fällen einen Gerichtsstand gegenüber dem Schiffer begründet.[3])

II. Entsprechend dem Schiffszertifikate des Seerechts wird über die Eintragung im Binnenschiffsregister von der Registerbehörde der „Schiffsbrief" erteilt, der den vollständigen Inhalt der Eintragungen enthält.[4]) Dieser Schiffsbrief ist jedoch im Gegensatze zu dem Schiffszertifikate des Seerechts in öffentlichrechtlicher Beziehung sehr wenig wert. Seine einzige Bedeutung in dieser Hinsicht liegt darin, daß der Schiffseigner resp. dessen Schiffer durch ihn in die Lage gesetzt ist, sich sowohl den Be-

[1]) §§ 12, 13, 16 ZPO.

[2]) Außerdem wird die auf internationalen Verträgen beruhende Zuständigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte (Art. 38 der Rheinschiffahrtsakte v. 17. 10. 1868) und der Elbzollgerichte (Art. 26 der Elbschiffahrtsakte v. 23. 6. 1821) durch die Bestimmung des § 6 BSchG. nicht berührt. Förtsch S. 43.

[3]) Ebenso Landgraf S. 58ff.; Kampff S. 42.

[4]) § 125 Abs. 3 BSchG.

hörden wie auch allen Beteiligten gegenüber jederzeit über die Rechtsverhältnisse des Schiffes ausweisen zu können. Deshalb werden auch alle später angemeldeten Änderungen sofort in den Schiffsbrief eingetragen,[1]) insbesondere auch die auf Pfandrechte bezüglichen Eintragungen.[2]) Daß der Schiffsbrief stets auf dem Schiffe mitzuführen sei wie das Zertifikat der Seeschiffe,[3]) ist vom Binnenschiffahrtsgesetz nicht vorgeschrieben, „weil dies eine schiffahrtspolizeiliche Frage sei".[4]) Jedoch dürfte sich eine solche Verpflichtung aus § 8 Abs. 1 BSchG.[5]) herleiten lassen, wonach es zu den privatrechtlichen Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, die nötigen Schiffspapiere, wozu man auch den Schiffsbrief rechnen muß, an Bord zu haben. Während aber das Schiffszertifikat der Seeschiffe die früher üblichen Schiffspapiere fast vollständig verdrängt hat, sind neben dem Schiffsbriefe die nach den geltenden Verordnungen oder Schiffahrtsverträgen von den Verwaltungsbehörden auszustellenden sonstigen Schiffspapiere in ihrer Bedeutung unberührt geblieben.[6]) Als Schiffspapiere dieser Art kommen in Betracht: Meßbrief, Eichscheine, Schiffspatente, Schiffsatteste, Schifferpatente usw. Die einzige Bedeutung des Schiffsbriefs und damit des Binnenschiffsregisters besteht somit nur in dem Vorteil, sich mit diesem Schiffsbrief jederzeit legitimieren zu können. Auch in privatrechtlicher Beziehung kommt der Schiffsbrief weder für die Verpfändung in Frage, denn diese soll durch Eintragung in das Binnenschiffsregister bewirkt werden, noch für die Eigentumsübertragung an Binnenschiffen, wie im folgenden gezeigt werden soll.

---

[1]) § 126 Abs. 3 BSchG.

[2]) § 120 FGG.

[3]) § 11 Abs. 3 FG.

[4]) Landgraf S. 324; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 465.

[5]) Der Schiffer hat vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind"; s. auch Ritter S. 78 Anm. 1.

[6]) Landgraf S. 324; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 465; Pfafferoth S. 118; Förtsch S. 342.

Dritter Abschnitt.

Die Bedeutung des Schiffsregisters in privatrechtlicher Beziehung.

§ 9.

Die geschichtliche Entwicklung des Schiffspfandrechts.

Neben der bisher besprochenen öffentlichrechtlichen Bedeutung, die dem Schiffsregister zukommt, hat das Register in neuerer Zeit auch eine erhebliche privatrechtliche Bedeutung erlangt. Einerseits dient es dem privatrechtlichen Seeverkehr insofern, als es infolge seiner Öffentlichkeit die für diesen Verkehr erheblichen Rechtsverhältnisse der einzelnen Schiffe zur allgemeinen Kenntnis bringt, sodann aber wird es, und das ist von der größten Wichtigkeit, zur Eintragung von Verpfändungen benutzt. Die Frage, welche privatrechtliche Bedeutung das Schiffsregister in dieser Richtung hat, ist der Gegenstand der nachfolgenden Erörterungen; vorauszuschicken ist, daß sich diese Erörterungen gleichmäßig auf See- und Binnenschiffe beziehen, sofern nicht ausdrücklich besondere Bestimmungen für Seeschiffe erwähnt werden.

Über die rechtliche Natur der Schiffe war man sich in früheren Zeiten nicht einig, vielmehr wurde die Frage, ob die Schiffe zu den beweglichen oder zu den unbeweglichen Sachen zu rechnen seien, ganz verschieden beantwortet. Das römische Recht zählte die Schiffe zwar grundsätzlich zu den Mobilien,[1])

[1]) Dig. XLIII, 16, 1, 6, 7: illud utique in dubium non venit interdictum hoc (scil.: interdictum de vi et de vi armata) ad res mobiles non pertinere . . . Si quis de nave vi deiectus est, hoc interdicto locus non est, argumento eius, qui de vehiculo detractus est, quem nemo dixit interdicto hoc uti posse; ebenso Dig. XLIII, 24, 20, 4: Quod in nave fit vel in alia qualibet re vel amplissima, mobili tamen, non continetur hoc interdicto. (scil'. interdictum quod vi aut clam.)

jedoch finden sich bereits hier einzelne Stellen, aus denen ein Schluß auf die gegenteilige Auffassung gerechtfertigt ist.[1]) Wie sich das deutsche Recht hierzu stellte, ist sehr bestritten. Pappenheim behauptet, daß sich aus den Quellen des germanischen Mittelalters gewichtige Gründe für eine die Schiffe den Liegenschaften gleichstellende Auffassung herleiten ließen.[2]) Fechner verneint dagegen die Meinung, daß man im deutschen Mittelalter den Schiffen Immobiliarqualität beigelegt habe und daß dieser Satz in irgendeiner deutschen Rechtsquelle ausgesprochen sei.[3]) Inwieweit die eine oder die andere Ansicht richtig ist, mag dahingestellt bleiben; zweifellos ist jedenfalls, daß auch im deutschen Recht die Schiffe nicht durchweg und in allen Rechtsbeziehungen als Mobilien angesehen wurden, sondern daß eine ganze Reihe von Rechtssätzen, die sonst nur auf Immobilien angewandt zu werden pflegten, auf die Schiffe übertragen wurden.[4]) Auch in den deutschen Partikularrechten der späteren Zeit sucht man vergebens nach einer allgemeinen Formel für die rechtliche Natur der Schiffe. Langenbeck erklärte beispielsweise für das Gebiet des hamburgischen Privatrechts die Schiffe für Immobilien, und zwar nicht nur aus dem Grunde, weil die Schiffe größtenteils zu sehr wertvollen Gegenständen gehören, sondern hauptsächlich deshalb, weil schon früher an vielen Orten ähnliche Register über das Eigentum an Schiffen wie über das Eigentum an Grundstücken geführt wurden.[5]) Auch Baumeister gibt zu, daß es, soweit sich der Unterschied

---

[1]) So z. B. Dig. XLVIII, 6, 3, 6: eadem lege (scil. lege Julia de vi publica) tenetur, qui hominibus armatis possessorem domo agrove suo aut navi sua deiecerit expugnaverit.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 27, besonders Anm. 2.

[3]) Fechner S. 4 und die daselbst angegebene Literatur.

[4]) Heusler S. 334.

[5]) „Daß ein Schiff als ein unbeweglich Gut, insonderheit bei uns, anzusehen sei, glaube ich, weil ein Schiff eigentlich kein Mobile, sondern vielmehr ein See-Hauß und fließend Packraum ist. Und findet sich in alten Stadtbüchern, daß man Schiffe, wie die Erben, öffentlich vor dem Rate hat aufrufen und verlassen müssen.“ Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburger Schiffer- und Seerecht, Hamburg 1727, S. 10 ff. (zitiert bei Asher, Rechtsfälle S. 246).

von beweglichem und unbeweglichem Gut für seine rechtlichen Folgen der natürlichen Beschaffenheit körperlicher Gegenstände anschließt, für die Schiffe zweifelhaft sein kann, ob sie zu den Mobilien oder zu den Immobilien zu zählen sind; grundsätzlich spricht er jedoch im Gegensatze zu Langenbeck den Schiffen einen Mobiliarcharakter zu.[1]) Letztere Auffassung hat mit der Zeit immer mehr Vertreter und Anhänger gefunden, bis gegenwärtig der Mobiliarcharakter der Schiffe in Theorie und Praxis zu fast unbestrittener Herrschaft gelangt ist.[2]) Nichtsdestoweniger stellt man aber auch heute die Schiffe nicht allgemein den beweglichen Sachen gleich, sie sind vielmehr in manchen Beziehungen, so namentlich in bezug auf die Pfandrechtsbestellung, den für Immobilien geltenden Grundsätzen und Regeln unterworfen und so gleichsam die „Immobilien des Handelsrechts“ geworden.[3])

Diese eigenartige Stellung, welche die Schiffe heutzutage im Rechtsleben einnehmen und die bewirkt, daß die Schiffe bald den Regeln des Mobiliar-, bald denen des Immobiliarrechts folgen, ist das Ergebnis praktischer Bedürfnisse und wirtschaftlicher Gründe gewesen. Wollte man nämlich das bei beweglichen Sachen geltende Faustpfandprinzip auch bei Schiffen durchführen, so würde dies bedeuten, daß das Schiff in den Besitz des Pfandgläubigers übergeben müßte. Ganz abgesehen aber davon, daß es für den Gläubiger in den weitaus meisten Fällen mit den größten Schwierigkeiten verknüpft sein würde, das Schiff unterzubringen oder gar selbst zu führen, muß auch aus dem Grunde das Schiff dem Eigentümer verbleiben, weil sein Wert häufig weit höher ist als der eines Grundstücks und der Eigentümer meistens allein, jedenfalls in höherem Maße als

---

[1]) Baumeister S. 99—100.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 28; Stobbe S. 590; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 1—3; Hauser S. 259; Kampff S. 45; EROHG. Bd. 12 S. 357; Hans. GZ. 1894 S. 87; a. M. Gareis-Fuchsberger S. 646 Anm. 205.

[3]) Goldschmidt S. 527; ebenso Kuntze S. 25: „Schiffe gehören nicht zum gewöhnlichen Mobiliar, sie bilden gewissermaßen den Übergang zu den liegenden Gründen“.

der Pfandgläubiger, imstande ist, das Einkommen aus dem Schiffe zu gewinnen.[1]) Auch geht der Zweck, weswegen eine Verpfändung von Schiffen vorgenommen wird, in sehr vielen Fällen gerade dahin, sich durch Verpfändung des Schiffes die zur Ausnutzung desselben erforderlichen Betriebskapitalien zu verschaffen.[2])

Schon seit dem 13. Jahrhundert standen darum in den niederdeutschen Stadtbüchern die Schiffe in erster Reihe unter denjenigen beweglichen Sachen, die ohne Übergabe verpfändet wurden,[3]) und zwar erfolgte hier als Ersatz für die Übergabe die Verpfändung von Schiffen grundsätzlich durch Eintragung in die Stadtbücher. In Portugal verwendete man später das Handelsregister für die Eintragung von Schiffspfandrechten,[4]) in Holland wurden im Jahre 1826 sogar besondere, nur für die Eintragung der Veräußerung und Verpfändung von Seeschiffen bestimmte Register eingerichtet. Erst England machte das Schiffsregister neben seinem öffentlichrechtlichen Zwecke in weitem Umfange dem privatrechtlichen Zwecke der Verpfändung dienstbar.

In Deutschland fand die Hamburger Seerechtskommission bei ihrem Zusammentritt auf dem Gebiete des Schiffspfandrechts in den Gesetzgebungen der einzelnen Länder derart verschiedene Grundsätze vor, daß sie notwendigerweise der Frage nach einem gemeinschaftlichen Recht für die Schiffsverpfändung nähertreten mußte. Auch ihre Beratungen führten zu dem Ergebnis, daß als das zur Eintragung der Verpfändung eines Schiffes geeignetste öffentliche Buch das Schiffsregister erscheine. Nur bestanden Meinungsverschiedenheiten darüber, ob die Eintragung der Verpfändungen im Schiffsregister oder im Schiffszertifikate geschehen solle. Die Vertreter der letzteren Ansicht stützten sich hauptsächlich auf das Argument, daß durch die Eintragung in das Zertifikat die größtmögliche Kundbarkeit der Pfandbestellungen erreicht würde. Jedoch drang die gegenteilige Ansicht

---

[1]) Crome S. 866.

[2]) Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 846; Kampff S. 47.

[3]) Stobbe Bd. 2 S. 309 Anm. 12; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 128.

[4]) Art. 1302 des portugiesischen HGB. von 1833.

durch, die eine Eintragung in das Schiffsregister aus dem Grunde befürwortete, weil es einerseits im Vergleich zum Zertifikate als die Hauptsache anzusehen sei und andererseits der Reeder im Falle der Eintragung der Pfandrechte im Zertifikate so lange, als das Schiff sich auf Reisen befinde, keine Verpfändung vornehmen könne, weil ja das Zertifikat als das Hauptschiffspapier an Bord des Schiffes sei.[1])

Immerhin scheiterte jedoch der Versuch, das Schiffsregisterpfand bereits im allgem. Handelsgesetzbuch zu regeln, an der Verschiedenheit des geltenden bürgerlichen Rechts, wenn man von den Bestimmungen über die Bodmerei und einigen einzelnen Vorschriften absieht.[2]) Unter den Einzelstaaten ging Preußen voran und baute als erster seine Bestimmungen über das Schiffspfandrecht auf dem Satze auf: „Die Verpfändung muß in das Schiffsregister eingetragen werden".[3]) Mit der einheitlichen Gestaltung, welche das Sachenrecht dann durch das Bürgerliche Gesetzbuch erfuhr, wurde das Hindernis beseitigt, welches bisher der erschöpfenden reichsgesetzlichen Regelung des Pfandrechts an See- und Binnenschiffen entgegengestanden hatte. Die gemeinschaftlichen für beide Kategorien von Schiffen maßgebenden Bestimmungen befinden sich jetzt in den §§ 1259—1272 BGB., sowie in den §§ 764 Abs. 2 u. 776 HGB. und in den §§ 100 bis 124 FGG. Die Vorschriften des bürgerlichen Rechts gelten jedoch nach § 1259 BGB. nur für das Pfandrecht an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Das eintragungsberechtigte, aber nicht eingetragene Schiff steht dem nicht eintragungsberechtigten und nicht eingetragenen hinsichtlich der Verpfändung gleich, d. h. es wird schlechthin als bewegliche Sache behandelt und demgemäß an ihm wie an anderen beweglichen Sachen ein Pfandrecht durch Faustpfand gemäß der §§ 1204—1256 BGB. bestellt.[4])

---

[1]) Prot. S. 1720 ff.; Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 846.

[2]) So enthalten z. B. die Art. 779, 780, 767, 769 ADHGB. einige Bestimmungen über Rangordnung und Erlöschen der Pfandrechte.

[3]) Art. 59 § 1 preuß. EG. z. ADHGB. v. 24. 6. 1861 (abgedruckt bei Bergmann S. 103).

[4]) Planck Bd. 3 S. 816; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 137;

Nicht reichsrechtlich geregelt ist das Pfandrecht an einem im Bau begriffenen Schiffe. Nach Art. 20 EG. z. HGB. bleiben hier vielmehr die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, nach welchen ein derartiges Pfandrecht durch Eintragung in ein besonderes Register bestellt werden kann.[1])

§ 10.

Die Entstehung des rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechts.

Zur rechtswirksamen Begründung eines rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechts an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe ist die Einigung des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers darüber, daß dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll, sowie die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister erforderlich.[2]) Diese beiden Voraussetzungen der Einigung und der Eintragung sind die beiden einzigen Erfordernisse, von denen die Entstehung des rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechts abhängt, darüber hinausgehende Bedingungen werden nicht verlangt. Namentlich tritt hiernach das Registerpfand für eingetragene Schiffe nicht als eine zweite Verpfändungsform neben die Verpfändung mit Besitzeinräumung, sondern als alleinige Verpfändungsform an deren Stelle, denn abgesehen davon, daß die Übergabe des Fahrzeugs zu Faustpfand mit seiner Bestimmung, dem Eigentümer zum Erwerbe durch die Seefahrt zu dienen, nicht wohl verträglich sein würde,[3]) ergibt auch der Wortlaut des § 1259 BGB., wie erwähnt, deutlich die Absicht des Gesetzes, die Eintragung im Schiffsregister zur ausschließ-

---

Lewis-Boyens Bd. 2 S. 35; Biermann S. 290; Makower S. 315; Schaps S. 16/17; Ostermeyer S. 403; a. A. für das Binnenschiffahrtsrecht Knitschky, Schiffspfandrecht S. 784.

[1]) vgl. für Bremen § 30 AG. z. BGB.; für Oldenburg § 15 AG. z. BGB.; Staudinger S. 898 Anm. 6; Biermann S. 290 Anm. 6.

[2]) § 1260 Abs. 1 BGB.

[3]) vgl. S. 59/60.

lichen Verpfändungsart registrierter Schiffe zu machen.[1]) Auch die Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches sprechen sich gegen die Zulassung eines konkurrierenden konventionalen Faustpfandrechts aus, weil aus einer solchen Zulassung nur „Widersprüche und Unzuträglichkeiten" resultieren würden.[2]) Bestätigt wird diese Ansicht, welche heute allgemein herrschend ist, durch die Vorschrift des § 1266 BGB., nach dessen Inhalt die allgemeinen Grundsätze über die Verpfändung beweglicher Sachen insoweit keine Anwendung finden, als sich daraus, daß der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben.[3])

I. Was im einzelnen zunächst den dinglichen Verpfändungsvertrag, d. h. die Einigung des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers darüber, daß dem letzteren ein Pfandrecht am Schiffe zustehen soll,[4]) anbetrifft, so kann es an sich zweifelhaft sein, ob unter dem Eigentümer des Schiffes nur der wirkliche Eigentümer zu verstehen ist oder diejenige Person, die als Eigentümer im Schiffsregister eingetragen ist. Denn das Schiffsregister ist so wenig wie das Grundbuch in der Weise geordnet, daß sein Inhalt unter allen Umständen zutreffend wäre, und was in ihm nicht enthalten ist, auf jeden Fall nicht zu Recht bestünde. Ein Widerstreit zwischen dem augenblicklichen Registerstande und der wirklichen Rechtslage ist natürlich sowohl beim

---

[1]) Ebenso Planck S. 817; Biermann S. 291 § 1260 Anm. 1; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 147; Schaps S. 17; Neumann S. 686; Knitschky S. 785; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 93; Kampff S. 56ff.

[2]) Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 847 sub 3.

[3]) Hiermit ist jedoch nicht gesagt, daß der Registerpfandgläubiger niemals den Besitz des verpfändeten Schiffes erlangen kann. Nur ist dies, wenn es vorkommt, wie Pappenheim mit Recht bemerkt, „niemals die Folge seines Pfandrechts am Schiffe, sondern durch irgendwelche andere Rechtsverhältnisse begründet" (Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 147).

[4]) Eine Ausnahme von diesem Erfordernis der Einigung über die Pfandbestellung gilt nach den §§ 1270, 1188 Abs. 1 BGB. nur dann, wenn das Pfandrecht zur Sicherung der Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber bestimmt ist. Hier genügt statt der Einigung die gegenüber der Registerbehörde abzugebende Erklärung des Eigentümers, daß er das Pfandrecht bestelle.

Grundbuch wie beim Schiffsregister in weitem Umfange möglich. Insbesondere kann es sehr wohl vorkommen, daß wirkliches Eigentum und Bucheigentum an einem Schiffe in ganz verschiedenen Händen liegt. Dem Grundbuch ist nun in dieser Beziehung ein öffentlicher Glaube mit der Bedeutung beigelegt, daß ein der wirklichen Rechtslage widersprechender Buchinhalt zugunsten desjenigen, der dem Glauben des Grundbuches gefolgt ist, als richtig gilt.[1]) Diese Bedeutung hat aber das Schiffsregister nicht. Abweichend von den Bestimmungen des Grundbuchrechts ist vielmehr den Angaben des Schiffsregisters über die Eigentumsverhältnisse kein öffentlicher Glaube beigelegt, weil die Feststellung des Eigentums im Schiffsregister der dazu erforderlichen Sicherheit entbehrt und nicht erfolgt, um eine Grundlage für die privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffes zu schaffen, sondern lediglich (wenigstens bei dem Seeschiffsregister) dem öffentlichrechtlichen Zwecke der Nationalitätsnachweisung dient und daher nicht das Maß von Zuverlässigkeit besitzt, welches dem Grundbuch in dieser Beziehung innewohnt.[2]) Es ist daher nicht genügend, daß der Verpfänder des Schiffes, ohne Eigentümer zu sein, als solcher eingetragen ist; ein rechtswirksamer Verpfändungsvertrag kann vielmehr nur mit dem wirklichen Eigentümer des Schiffes geschlossen werden, Verpfänder und Eigentümer müssen also stets miteinander, und zwar zur Zeit der Pfandbestellung, identisch sein.[3])

Eine andere Frage ist es, ob nicht der gute Glaube des Erwerbers für den Fall, daß der Verpfänder nicht der wirkliche

---

[1]) § 892 Abs. 1 BGB.; Planck Bd. 3 S. 133 in Verb. mit S. 76 VI sub 2.

[2]) Planck S. 817 § 1260 Anm. 1; Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 847 sub 2; Denkschr. z. Entw. eines BGB. S. 160; Staudinger S. 899; Biermann S. 291 Anm. 3 zu § 1260; Kuhlenbeck S. 858; Makower S. 316; Crome S. 867; Dernburg S. 812; Ostermeyer S. 403 Anm. 51 S. 405; Kretzschmar, Sachenrecht S. 688; Landgraf, Ergänzungsband S. 112; Kampff S. 59/60; Aust S. 33—36; vgl. auch S. 100ff. dieser Abhandlung.

[3]) Selbstverständlich gelten aber auch hier die Vorschriften des § 185 BGG. über die Wirksamkeit einer mit Einwilligung des Eigentümers vorgenommenen Verpfändung durch einen Dritten oder über das nachträgliche Wirksamwerden einer solchen Verpfändung.

Eigentümer des Schiffes ist, den Pfändungsvertrag zu einem rechtswirksamen macht analog den für das Pfandrecht an beweglichen Sachen bestehenden Vorschriften des § 1207 BGB., wonach, wenn die Sache nicht dem Verpfänder gehört, auf die Verpfändung die für den Erwerb des Eigentums geltenden Vorschriften der §§ 932, 934, 935 BGB. entsprechende Anwendung finden. Die Theorie verneint jedoch fast einstimmig,[1]) und dieser Ansicht schließen auch wir uns an, die Anwendung dieser Bestimmungen auf das Schiffsregisterpfand, weil sie eine Verpfändung durch Besitzübergabe oder deren Surrogate nach Maßgabe der §§ 1205, 1207 BGB. voraussetzen, eine solche aber bei registrierten Schiffen durch den § 1266 BGB. ausgeschlossen wird.[2]) Dieselbe Konsequenz muß m. E. aus der Tatsache gezogen werden, daß das Schiffsregister, wie oben erwähnt, rücksichtlich der Eigentumseintragung der publica fides ermangelt. Denn damit ist klar und deutlich zu erkennen gegeben, daß sich der Pfandgläubiger hinsichtlich der Eigentümerqualität des Verpfänders nicht auf den Inhalt des Schiffsregisters verlassen darf, sondern selbst Nachforschungen anstellen und sich über die Identität von Bucheigentum und wirklichem Eigentum vergewissern muß, daß er also jede Fahrlässigkeit, die von ihm in dieser Beziehung begangen wird, sich selbst zuzuschreiben und demnach selbst zu tragen hat.

II. Als zweites Erfordernis zur Begründung des rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechts kommt die Eintragung in das Schiffsregister in Betracht. Ebenso wie im Grundbuchrechte bildet auch beim Schiffsregisterpfande die Eintragung zusammen mit der Einigung kein einheitliches Rechtsgeschäft, sondern beide

---

[1]) Die gegenteilige Ansicht vertritt nur Lewis-Boyens Bd. 1 S. 113, Bd. 2 S. 37/38. Eine eingehende Erörterung dieser, übrigens durchaus im Sinne der Allgemeinheit entschiedenen Streitfrage verbietet sich an dieser Stelle, weil hier nur diejenigen Fragen aus dem Gebiete des Schiffspfandrechts behandelt werden können, die in engstem Zusammenhange mit der Bedeutung des Schiffsregisters stehen.

[2]) Planck Bd. 3 S. 818 § 1260 Anm. 1a, S. 823 § 1266 Anm. 2a; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 148/49; Schaps S. 18; Kretzschmar, Sachenrecht S. 692; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 791; Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 847/48; Fechner S. 23; Kampff S. 60ff.

sind gleichwertige Erfordernisse der vorzunehmenden Rechtsänderung, von denen nur die Einigung ein Rechtsgeschäft im Sinne der §§ 104ff. BGB., die Eintragung dagegen eine nach den §§ 100 FGG. den Registerbehörden obliegende Amtshandlung ist. Das Verhältnis der Einigung zur Eintragung ist auch keineswegs so aufzufassen, daß die erstere die Voraussetzung der letzteren ist, beide stehen vielmehr nur insofern zueinander in Beziehung, als ihr gemeinsamer Zweck die Rechtsänderung ist, zu deren Erreichung beide zusammenwirken müssen; fehlt das eine Erfordernis, so ist das andere unwirksam. Hieraus ergibt sich, daß die Eintragung in das Schiffsregister für sich allein niemals ein Schiffspfandrecht zur Entstehung bringen kann.[1]) Die Bedeutung, welche der Eintragung zukommt, liegt vielmehr auf anderem Gebiete. Zunächst wird durch sie die Tradition des Schiffes ersetzt und dem Verpfänder der Besitz des Schiffes belassen; sie ist mit anderen Worten nichts weiter als „eine symbolische Übergabe des Schiffes zum Pfande".[2]) Sodann aber wird durch die Eintragung in das Schiffsregister, und das ist von der größten Wichtigkeit, die im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit unentbehrliche Erkennbarkeit des dinglichen Pfandrechts für Dritte herbeigeführt, denn „die Publizität des öffentlichen Schiffsregisters macht das Pfandrecht erkennbar wie der Besitz".[3])

III. Die Eintragung des zu bestellenden Pfandrechts erfolgt nur auf Antrag desjenigen, dessen Recht von der Eintragung betroffen wird oder zu dessen Gunsten die Eintragung erfolgen soll.[4]) Voraussetzung der Eintragung ist jedoch stets die Eintragungsbewilligung des Eigentümers, die vor der Registerbehörde zu Protokoll gegeben und durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden muß.[5]) Ohne diese

[1]) Ebenso Knitschky, Schiffspfandrecht S. 793: Falls die Eintragung eines Schiffspfandes erfolgt ist, während ihre materiellen Erfordernisse fehlten, kommt kein Pfandrecht zur Entstehung.

[2]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 111; Fechner S. 25.

[3]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 111; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 788ff.

[4]) § 100 Abs. 2 FGG.

[5]) §§ 101, 107, 108 FGG.

Eintragungsbewilligung erfolgt die Eintragung ausnahmsweise nur in denjenigen Fällen, in denen nach gesetzlicher Vorschrift eine Behörde befugt ist, die Registerbehörde um eine Eintragung zu ersuchen; die Eintragung geschieht dann auf Grund des Ersuchens der Behörde.[1]) Eine Eintragung soll ferner nur dann erfolgen, wenn derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, also der Eigentümer des Schiffes, als der Berechtigte eingetragen ist.[2]) Die rechtliche Bedeutung dieser Vorschrift ist sehr bestritten. Makower folgert aus dieser Bestimmung, daß die Registerbehörde stets denjenigen als Berechtigten ansehen dürfe, der als solcher eingetragen ist.[3]) Pappenheim dagegen behauptet, daß die mit der Führung des Schiffsregisters betraute Behörde keineswegs den als berechtigt Eingetragenen als den wirklich Berechtigten ansehen dürfe, solange dies nicht besondere Umstände ergäben.[4]) Für das frühere Recht war diese Frage bedeutungslos, weil hier die meisten Partikulargesetze die ausdrückliche Bestimmung enthielten, daß der im Schiffsregister als Eigentümer Eingetragene der Registerbehörde gegenüber als Eigentümer gelte und somit keiner anderen Legitimation bedürfe.[5]) Im geltenden Rechte fehlt es aber nicht nur gänzlich an einer ähnlichen Vorschrift, dem Schiffsregister ist auch im Gegensatze zum Grundbuch, worauf Pappenheim mit Recht hinweist,[6]) nicht die gesetzliche Vermutung beigelegt, daß das

---

[1]) § 110 FGG., z. B. auf Grund einer einstweiligen Verfügung gemäß § 941 ZPO. oder wenn bei der Zwangsversteigerung eines Schiffes die Berichtigung des Meistgebots nicht im Verteilungstermin erfolgt; hier wird für die Forderung gegen den Ersteher des Schiffes ein Pfandrecht an dem Schiffe in das Schiffsregister eingetragen, das mit der Eintragung zur Entstehung kommt (§ 169 ZVG.).

[2]) § 111 Abs. 1 FGG.; Ausnahme § 111 Abs. 2 FGG.

[3]) Makower S. 323.

[4]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 152.

[5]) So z. B. hamburgisches Gesetz betr. die Verpfändung von Schiffen v. 27. 4. 1885 § 3 Abs. 1 Satz 2; lübeckisches Gesetz betr. die Verpfändung von Seeschiffen v. 18. 1. 1882 § 2 Abs. 1 Satz 2; oldenburgisches Gesetz betr. die Verpfändung von Schiffen, anderen beweglichen Sachen und Forderungen v. 3. 4. 1876 Art. 2 (vgl. Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 65, 82, 78).

[6]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 152.

Recht, welches für jemanden eingetragen ist, dem Betreffenden auch wirklich zusteht. Aus dem Vorhandensein der Eintragung allein kann daher nicht auf die Befugnis der Registerbehörde geschlossen werden, den eingetragenen angeblich Berechtigten auch als den wirklich Berechtigten anzusehen. Immerhin wird man jedoch in Rücksicht darauf, daß die Registerbehörden vor der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister eine gründliche Prüfung aller einzutragenden Tatsachen und Rechtsverhältnisse auf ihre materielle Richtigkeit hin vorzunehmen haben,[1]) und daß auch späterhin etwaige Veränderungen bei Vermeidung gerichtlicher Strafen zur Eintragung anzumelden sind,[2]) den Ausführungen Pappenheims zustimmen können, daß die Registerbehörden aus diesen Gründen den als Eigentümer Eingetragenen als den wirklichen Eigentümer ansehen dürfen, daß es aber ihrem Ermessen überlassen bleiben muß, ob sie unter besonderen Umständen, wie etwa in Kriegszeiten, die Beibringung einer besonderen Legitimation von dem als Eigentümer Eingetragenen verlangen wollen.

IV. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Eintragung des Schiffspfandrechts in das Schiffsregister zwar nicht die Bedeutung hat, daß dadurch das Pfandrecht zur Entstehung gebracht wird. Immerhin ist jedoch dem Schiffsregister insofern eine Mitwirkung bei dem Vorgange der Pfandrechtsbegründung beigelegt, als zu dem Erfordernis der Einigung der vertragsschließenden Parteien notwendigerweise die Eintragung in das Schiffsregister hinzukommen muß, um ein rechtswirksames Pfandrecht zur Entstehung zu bringen. Außerdem besteht die Bedeutung der Eintragung des Pfundrechtes in das Schiffsregister darin, daß durch sie die Verlautbarung eines gültig vom wirklichen Eigentümer erworbenen Pfandrechts herbeigeführt wird. Diese Bedeutung bleibt auch fernerhin bestehen, solange das Pfandrecht eingetragen ist, weil das Schiffsregister infolge seiner Öffentlichkeit die dingliche Kraft

---

[1]) § 8 Abs. 1 FG.; § 125 Abs. 2 BSchG.; Schaps S. 14, 44; Landgraf S. 323 Anm. 13.

[2]) §§ 13, 14, 20, 23 FG.; §§ 127, 128 BSchG.

des eingetragenen Pfandrechts gegen jeden sichert,[1]) der nach dessen Eintragung das Eigentum oder ein anderes dingliches Recht, sei es ein Pfandrecht oder ein Nießbrauch, an dem Schiffe erwirbt, er mag von dem Bestehen des Pfandrechts Kenntnis haben oder nicht.

§ 11.

Das Rangverhältnis mehrerer rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte.

Wenn auch die ohne das Vorhandensein eines rechtsgültigen Verpfändungsvertrages erfolgte Eintragung eines Pfandrechts in das Schiffsregister, wie ausgeführt, keine rechtsbegründende Kraft hat, so folgt doch daraus keineswegs, daß einer derartigen Eintragung jede Bedeutung abzusprechen wäre. Denn wenn auch durch sie kein Pfandrecht entstanden ist, so ist doch immerhin ein Zustand geschaffen, der äußerlich von dem wirklichen Rechtszustande nicht zu unterscheiden ist, dessen absolute Ignorierung also die Rechtssicherheit gefährden würde. Daher ist den Beteiligten einerseits das Rechtsmittel der Berichtigung des Schiffsregisters gegeben, um den mit der wirklichen Rechtslage nicht im Einklang stehenden Inhalt desselben aus der Welt zu schaffen,[2]) andererseits aber ist die Eintragung auch dann für das Rangverhältnis mehrerer Schiffspfandrechte maßgebend, wenn die Einigung der beiden vertragsschließenden Parteien erst nach der Eintragung zustande gekommen ist.[3])

Wie an demselben Grundstücke mehrere Hypotheken möglich sind, kann nämlich auch an demselben Schiffe eine Mehrheit von Pfandrechten zusammentreffen. Die Rangfolge dieser mehreren Pfandrechte regelt das Bürgerliche Gesetzbuch abweichend vom französischen Rechte, für welches die Zeitfolge der Eintragungen bestimmend ist,[4]) durch Bezugnahme auf die für die

[1]) Ausgenommen gegen die Schiffsgläubiger.
[2]) § 1263 BGB.
[3]) §§ 1261, 879 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BGB.
[4]) Aust S. 49 Anm. 1.

Hypothek geltenden Vorschriften.[1]) Danach bestimmt sich der Rang der Registerpfandrechte grundsätzlich nach der Reihenfolge der Eintragungen und die Reihenfolge wiederum nach der Zeitfolge der Anträge.[2]) Allerdings kann das Rangverhältnis abweichend von diesen Bestimmungen von dem Eigentümer und dem Gläubiger besonders festgesetzt werden; eine derartige Bestimmung erfordert aber außer der Einigung der Beteiligten auch Eintragung in das Schiffsregister.[3]) Ein besonders wichtiger Fall dieser Art liegt vor, wenn der Eigentümer sich bei der Belastung die Befugnis vorbehält, ein anderes dem Umfange nach bestimmtes Pfandrecht mit dem Range vor dem zuerst bewilligten eintragen zu lassen. Auch auf einen solchen Rangvorbehalt finden die Vorschriften aus dem Hypothekenrechte entsprechende Anwendung,[4]) d. h. grundsätzlich erlangt das vorbehaltene Recht den Vorrang vor dem anderen trotz seiner späteren Eintragung, ist aber das Schiff inzwischen mit einem weiteren Rechte ohne einen entsprechenden Vorbehalt belastet worden, so tritt diese Wirkung nur insoweit ein, als das durch den Vorbehalt beschränkte Recht infolge der eingetretenen Zwischenbelastung keine weitere Beeinträchtigung erfährt.[5]) Endlich ist auch hier eine nachträgliche Änderung des ursprünglichen Rangverhältnisses durch Einigung der beiden beteiligten Gläubiger unter Zustimmung des Schiffseigentümers und, wenn das zurücktretende Recht mit einem Pfandrecht oder Nießbrauch belastet ist, des Inhabers dieses letzteren Rechtes möglich.[6]) Die Zustimmung des Schiffseigentümers ist nur in dem Falle entbehrlich, daß bei einer Teilung der Forderung das Rangverhältnis

[1]) § 1261 BGB. Hiernach sind die §§ 879—881 BGB. zur Anwendung zu bringen, sowie der § 1151 BGB. betr. das Rangverhältnis der Teilhypotheken bei Teilung der Forderung.

[2]) Bei gleichzeitig gestellten Anträgen haben die entsprechenden Eintragungen gleichen Rang (§ 114 FGG.).

[3]) §§ 1261, 879 Abs. 3 BGB.

[4]) §§ 1261, 881 BGB.

[5]) Näheres hierüber bei Planck Bd. 3 S. 107ff.; Schaps S. 20; Knitschky S. 820; Fechner S. 43.

[6]) §§ 1261, 880, 1—3, 876 BGB.

der Pfandrechte für die Teilforderungen geändert wird.[1]) Auch die nachträgliche Rangänderung bedarf natürlich neben der Einigung der Beteiligten der Eintragung in das Schiffsregister.[2])

Besonders bemerkenswert für den Rang der Schiffspfandrechte ist die Tatsache, daß die am ganzen Schiffe begründeten Pfandrechte den an einer einzelnen Schiffspart bestellten, für die nach § 1272 BGB. dieselben Vorschriften wie über Pfandrechte an Schiffen gelten, vorgehen. Dies erklärt sich daraus, daß es sich bei dem Schiffspartenpfandrecht nur um ein durch das Miteigentümerverhältnis beschränktes Bruchteilrecht handelt, das dem Pfandgläubiger stets geringere Sicherheit bietet als das Pfandrecht am ganzen Schiffe, weil es eben nur „deducto aere alieno" zu verstehen ist.[3])

Die hier entwickelten Grundsätze über die Rangordnung der rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechte lassen die Bedeutung erkennen, die dem Schiffsregister in dieser Beziehung innewohnt. Keine Rangänderung kann rechtswirksam vorgenommen werden, wenn sie nicht im Schiffsregister eingetragen ist. Immerhin geben diese Bestimmungen jedoch den Pfandgläubigern keine unbedingte Sicherheit dafür, daß in der Tat nur diese Pfandrechte am Schiff existieren, und daß sie den bezeichneten Rang auch in Wirklichkeit haben. Es gehen vielmehr den Vorschriften des § 1261 BGB. Spezialbestimmungen vor. So datiert das Arrestpfandrecht am Schiffe, von dem weiter unten die Rede sein wird, vom Tage der Pfändung ab;[4]) vor allen Dingen haben aber Schiffsgläubiger, die ihr Pfandrecht verfolgen, in jedem Falle vor anderen Pfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern den Vorzug.[5]) Die Privilegierung dieser seerechtlichen Pfandrechte beruht, ähnlich wie die Meliorationshypotheken, auf dem Prinzip

---

[1]) §§ 1261, 1151 BGB.

[2]) §§ 1261, 880 Abs. 2 Satz 1 BGB.

[3]) Dernburg S. 813; Staudinger S. 904; Crome S. 869 Anm. 36.

[4]) §§ 931, 804 CPO.

[5]) § 776 HGB.; § 109 Abs. 1 BSchG.; Crome S. 870; Scherer S. 361; Fechner S. 46ff.

der „versio in rem".[1]) Noch vor den Schiffsgläubigern rangieren die Forderungen der Reichskasse, der Staatskassen und Gemeinden sowie der Amts-, Kreis- und Synodalverbände wegen öffentlicher Abgaben in Ansehung der zurückgehaltenen oder in Beschlag genommenen zoll- und steuerpflichtigen Sachen;[2]) indessen gehen die Schiffsgläubiger dem Fiskus vor.[3])

§ 12.

Der Übergang rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte.

So bedeutungsvoll das Schiffsregister für den Rang der Schiffspfandrechte ist, so wenig trifft dies auf den Übergang von Schiffspfandrechten zu. Sowohl nach der Aktivseite wie nach der Passivseite hin vollzieht sich nämlich dieser Übergang außerhalb des Schiffsregisters, so daß dem Register in dieser Beziehung grundsätzlich keine Bedeutung beizulegen ist.

I. Was zunächst die Übertragung eines Schiffspfandrechts auf einen neuen Gläubiger anlangt, so fehlt es in den §§ 1259 ff. BGB. an entsprechenden Bestimmungen hierüber. Es ist demnach § 1250 BGB. maßgebend, wonach das Pfandrecht nicht ohne die Forderung übertragen werden kann,[4]) mit der Übertragung der Forderung durch Rechtsgeschäft aber ohne weiteres auf den neuen Gläubiger übergeht. Wird die Übertragung des Pfandrechts bei der Übertragung der Forderung ausgeschlossen, so ist eine solche Vereinbarung insoweit wirksam, als der neue Gläubiger das Pfandrecht nicht erwirbt; jedoch verbleibt das Pfandrecht nicht bei dem früheren Gläubiger, sondern erlischt.[5]) Besonders bemerkenswert bei dem Übergange von Schiffspfand-

[1]) vgl. Dig. 20, 4, 5: Interdum posterior potior est priori, ut puta si in rem istam conservandam impensum est quod sequens credidit: veluti si navis fuit obligata et ad armandam eam vel ad reficiendam ego credidero.

[2]) § 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 KO.

[3]) Fechner S. 52/53.

[4]) Eine dahingehende Vereinbarung wäre nichtig (§§ 1259, 1250, 401 Abs. 1, 412 BGB.).

[5]) § 1250 Abs. 2 BGB.

rechten ist der Umstand, daß die Übertragung und die Belastung einer durch ein Schiffspfandrecht gesicherten Forderung keiner besonderen Form bedarf, weil für den Übergang des Pfandrechts lediglich die Bestimmungen für die Übertragung der Forderung in Betracht kommen,[1]) hiernach aber keine besondere Formvorschrift existiert. So ist namentlich der Erwerb des Pfandrechts seitens des neuen Gläubigers nicht durch dessen Eintragung in das Schiffsregister bedingt und ebenso eine Umschreibung der eingetretenen Rechtsänderung im Schiffsregister notitiae causa durchaus nicht erforderlich.[2])

Indessen ist die Eintragung des Erwerbes des Pfandrechts, obwohl sie nur die Bedeutung einer Berichtigung des Registers hat, für den neuen Gläubiger, worauf hauptsächlich Knitschky hinweist,[3]) zweifellos von wesentlichen Vorteilen begleitet. Insbesondere werden dadurch eigenmächtige Verfügungen des Rechtsvorgängers, wie beispielsweise die nochmalige Abtretung der Forderung, erschwert und die Erwirkung der Löschung des Pfandrechts durch den bisherigen Gläubiger unmöglich gemacht. Sodann wird der neue Gläubiger durch die Umschreibung des Pfandrechts auf seinen Namen zu registermäßigen Verfügungen über das Pfandrecht legitimiert,[4]) auch gehen ihm, wenn er als Gläubiger eingetragen ist, alle Mitteilungen der Registerbehörde über Veränderungen in den das Schiff betreffenden Rechtsverhältnissen zu.[5]) Auch für den Schuldner, also den Eigentümer des Schiffes, ist die Umschreibung im Schiffsregister sehr vorteilhaft. Der Schuldner kann sich nämlich prinzipiell gegenüber dem neuen Gläubiger auf Rechtsgeschäfte mit dem bisherigen Gläubiger in demselben Umfange wie jeder andere Schuldner berufen,[6]) der neue Gläubiger muß also eine Leistung, die der

---

[1]) §§ 398 ff. BGB.

[2]) Ebenso Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 165; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 799; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 41; Landgraf, Ergänzungsbd. S. 121; Mot. z. BGB. Bd. 3 S. 847 sub 5; Kampff S. 79.

[3]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 799 ff.

[4]) § 111 Abs. 1 FGG.

[5]) § 121 FGG.

[6]) §§ 407—409 BGB.

Schuldner nach der Abtretung an den bisherigen Gläubiger bewirkt, sowie jedes Rechtsgeschäft, das nach der Abtretung zwischen dem Schuldner und dem bisherigen Gläubiger in Ansehung der Forderung vorgenommen wird, gegen sich gelten lassen, es sei denn, daß der Schuldner die Abtretung bei der Leistung oder der Vornahme des Rechtsgeschäfts gekannt hat.[1]) Diese Kenntnis von der erfolgten Zession wird dem Schuldner regelrecht durch eine Anzeige des bisherigen Gläubigers übermittelt, daß er die Forderung abgetreten habe. Diese Anzeige hat die Folge, daß der Schuldner jetzt denjenigen, an welchen nach dem Inhalte der Anzeige die Abtretung erfolgt ist, als den wirklichen Gläubiger ansehen kann ohne Rücksicht darauf, ob die Abtretung in Wirklichkeit erfolgt ist oder nicht, und ob sie rechtswirksam oder nichtig bezw. anfechtbar ist.[2]) Ist eine solche Anzeige nicht erfolgt, so steht dem neuen Gläubiger in der Umschreibung im Register ein Mittel zur Verfügung, dem Schuldner die Einwendung der Unkenntnis abzuschneiden, denn daß die Umschreibung im Register erfolgt ist, wird dem Schuldner-Eigentümer von der Registerbehörde bekannt gemacht.[3])

Streitig ist dagegen, ob diese Mitteilung auch die Anzeige des § 409 BGB. zu ersetzen vermag, ob also auch die einfache Mitteilung der Registerbehörde die wichtige Folge nach sich zieht, daß jetzt der alte Gläubiger dem Schuldner gegenüber die Abtretung gegen sich gelten lassen muß, auch wenn sie nicht erfolgt oder nicht wirksam ist. Knitschky hält eine derartige Gleichstellung der behördlichen Mitteilung und der Anzeige des Gläubigers für sehr bedenklich,[4]) Kampff spricht sich grundsätzlich gegen eine solche Ausdehnung des § 409 BGB. aus, begründet aber seinen Standpunkt nicht näher.[5]) Zur Beantwortung dieser Frage ist davon auszugehen, daß die Mitteilung von der erfolgten Umschreibung des Pfandrechts im Register auf Grund einer behördlichen Anordnung erfolgt, daß

[1]) § 407 Abs. 1 BGB.
[2]) § 409 Abs. 1 Satz 1 BGB.
[3]) § 121 FGG.
[4]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 800.
[5]) Kampff S. 81.

dagegen die im § 409 BGB. erwähnte Anzeige auf dem Betreiben des bisherigen Gläubigers beruht. Die behördliche Mitteilung hat jedoch zur unbedingten Voraussetzung, daß der Registerbehörde die Abtretungserklärung des bisherigen Gläubigers vorgelegt worden ist,[1]) sie beruht also mittelbar auf dieser Abtretungsurkunde. Nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift steht es aber der Anzeige des bisherigen Gläubigers gleich, wenn der Gläubiger eine Urkunde über die Abtretung dem in der Urkunde bezeichneten neuen Gläubiger ausgestellt hat und dieser sie dem Schuldner vorlegt.[2]) Diese Vorlegung der Abtretungsurkunde wird nun m. E. durch die behördliche Mitteilung, die infolge dieser Urkunde erfolgt und inhaltlich dasselbe bedeutet wie sie, vollkommen ersetzt, so daß auch die behördliche Mitteilung der Anzeige des bisherigen Gläubigers gleichwertig ist und dieselben rechtlichen Folgen herbeiführt. Diese Folgerung ergibt sich mit Notwendigkeit aus dem Zwecke der gesetzlichen Vorschriften des § 409 BGB., die zum Schutze des Schuldners gegeben sind und ihm sichere Kunde von der stattgehabten Änderung in der Person des Gläubigers verschaffen sollen. Die Anzeige des bisherigen Gläubigers sowohl wie die Vorlegung der Abtretungsurkunde seitens des neuen Gläubigers sind in erster Linie geeignet, diesen Zweck zu erfüllen, weil sie die Erklärungen der beiden vertragsschließenden, also hauptsächlich interessierten Parteien enthalten, auf die sich der Schuldner unbedingt verlassen kann. Genau derselbe Zweck, nämlich sichere Kenntnis des Schuldners von der Person des neuen Gläubigers, wird aber auch durch die Mitteilung der Behörde erreicht. Sie schöpft ihren Inhalt aus der Abtretungsurkunde, sie teilt dem Schuldner genau dasselbe mit, was er aus der Abtretungsurkunde entnehmen kann. Es ist daher m. E. durchaus gerechtfertigt, wenn man den § 409 BGB. auch auf diesen Fall ausdehnt und an die Mitteilung der Registerbehörde dieselben Wirkungen knüpft wie an die Vorlegung der Abtretungsurkunde durch den neuen Gläubiger selbst.

---

[1]) § 104 Abs. 1 FGG.
[2]) § 409 Abs. 1 Satz 2 BGB.

II. Der Übergang des Schiffspfandrechts nach der Passivseite hin richtet sich nach den Eigentumsverhältnissen des Schiffes; wie nur der Eigentümer das Schiff rechtswirksam verpfänden und somit der erste Pfandschuldner sein kann, so kann auch nur ein späterer Eigentümer des Schiffes an seine Stelle als Pfandschuldner treten.[1]) Das Pfandrecht folgt als Belastung des Schiffes somit stets dem Eigentum an diesem, und zwar vollzieht sich der Eintritt des neuen Schuldners an die Stelle des alten, solange das Pfandrecht besteht, von selbst als Folge des Eigentumserwerbs am Schiffe. Da aber der Übergang des Eigentums an einem eingetragenen Schiffe, wie weiter unten erörtert werden soll, unabhängig von seiner Eintragung in das Schiffsregister erfolgt, so geht auch das Pfandrecht außerhalb des Schiffsregisters auf den neuen Schuldner über. Das Schiffsregister entbehrt mithin in dieser Beziehung jeder Bedeutung.

§ 13.

Die Endigung rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte.

Ebensowenig wie das Schiffspfandrecht durch die Eintragung in das Schiffsregister allein zur Entstehung gebracht werden kann, kann durch die Vornahme der Löschung im Schiffsregister allein das Pfandrecht endigen. Während aber das Schiffsregister bei der Entstehung des Pfandrechts doch wenigstens insofern zur Mitwirkung berufen ist, als neben die Einigung der vertragsschließenden Parteien die Eintragung in das Register als wesentlicher Faktor zu treten hat, ist für die Endigung des Pfandrechts die Löschung im Register nicht einmal neben anderen Erfordernissen wesentlich.[2]) Diese Tatsache, daß der Löschung des Pfandrechts im Schiffsregister keine konstitutive, sondern nur deklaratorische Wirkung beizulegen ist, hat ihren Grund darin, daß dem Schiffsregister der öffentliche Glaube des Grund-

[1]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 167.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 173; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 42; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 814ff.; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 172ff.; Biermann S. 481; a. M. Engelmann S. 606.

buchs fehlt. Das erkannte bereits die Hamburger Seerechtskommission an, die dem Schiffsregister ausdrücklich nicht die Bedeutung beilegte, daß „jeder dritte Erwerber einer eingetragenen Forderung dem Inhalte des Registers allein vertrauen könne“;[1]) auf demselben Standpunkte stehen auch die Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs, die deshalb für die Aufhebung der Schiffspfandrechte die gewöhnlichen Regeln, die für die Endigung von Pfandrechten sonst maßgebend sind, für anwendbar erklären.[2]) Danach erlischt also das Registerpfand an Schiffen, wenn man von den Endigungsgründen dinglicher Rechte überhaupt, wie dem Untergange der belasteten Sache, absieht, teils nach den allgemeinen Vorschriften des Fahrnispfandrechts, teils nach besonderen Bestimmungen.[3]) Der Eintragung des Löschungsvermerkes im Schiffsregister kommt nur eine berichtigende Wirkung zu, sie stellt mit anderen Worten, wie Knitschky sich ausdrückt, „nur die stattgehabte Tatsache klar“ [4]) und bewirkt damit die Übereinstimmung des Registerstandes mit der wirklichen Rechtslage.

Allerdings ist es für die Beteiligten nicht völlig gleichgültig, ob ein fortbestehendes Pfandrecht gelöscht worden ist oder nicht. Denn eine solche Löschung hat in gewisser Beziehung eine selbständige Bedeutung. Sie kann nämlich den Untergang des Pfandrechts, wenn auch nicht für sich allein, so doch in Verbindung mit anderen hinzutretenden Umständen bewirken. Grundsätzlich behält nämlich das Pfandrecht, solange es im Schiffsregister eingetragen ist, im Falle der Veräußerung oder bei späteren Belastungen des Schiffes seine Kraft, auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist.[5]) Hierdurch sind die Vor-

---

[1]) Prot. S. 1729/30.

[2]) Mot. z. BGB. Bd. 3 S. 848.

[3]) Über die Endigungsgründe von Schiffspfandrechten vgl. die Zusammenstellungen bei Lewis-Boyens Bd. 2 S. 42/43; Kampff S. 83 Anm. 1; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 814 ff. Sie betreffen im wesentlichen die §§ 1224, 1225, 1250, 1252, 1255, 1256 1266, 1268, 1269, 1270 BGB., § 988 ZPO.; § 764 Abs. 2 HGB.

[4]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 818.

[5]) § 1262 Abs. 1 BGB.

schriften, welche den gutgläubigen Erwerber einer beweglichen Sache oder eines Rechtes an einer solchen gegenüber den an der Sache bestehenden Rechten Dritter schützen,[1]) ausgeschlossen, weil es „mit der Eintragung der Schiffspfandrechte in ein öffentliches Register nicht vereinbar wäre, wenn sich der spätere Erwerber eines Rechtes an dem Schiffe darauf berufen könnte, daß ihm das Bestehen des eingetragenen Schiffspfandrechtes ohne grobe Fahrlässigkeit unbekannt geblieben sei".[2]) Dieser Grundsatz: „Was im Schiffsregister steht, muß jeder wissen" gilt aber nur, solange das Pfandrecht wirklich im Register eingetragen steht, es verliert dagegen diesen Schutz, wenn es zu Unrecht gelöscht, also in Wahrheit nicht erloschen ist, mit Rücksicht darauf, daß die Tatsache der Löschung des Pfandrechts im Schiffsregister die Annahme seines Nichtbestehens rechtfertigen muß.[3])

Das Gesetz regelt die Folgen, die sich an die unrechtmäßige Löschung eines Pfandrechts im Schiffsregister knüpfen, nach zwei Richtungen hin. Zunächst erlischt ein mit Unrecht gelöschtes Pfandrecht mit dem Erwerbe des Eigentums am Schiffe durch einen gutgläubigen Dritten, und zwar im Gegensatze zum § 936 Abs. 1 BGB. nicht nur dann, wenn der Erwerber das Eigentum ohne Übergabe erlangt,[4]) sondern auch, im Gegensatz zum § 936 Abs. 3 BGB., wenn der Pfandgläubiger das Schiff in seinem Besitze hat.[5]) Letzteres trifft hauptsächlich, wie Kampff mit Recht hervorhebt,[6]) die ihr Werkmeisterpfandrecht nach § 647 BGB. ausübende Werft, die nach der erwähnten Bestimmung nur dann einem Erwerber des Schiffes gegenüber geschützt ist, wenn der Erwerber zur Zeit des Erwerbes in Ansehung des zu Unrecht gelöschten Pfandrechtes nicht in gutem Glauben war. Sodann geht aber auch das Pfandrecht, welches

[1]) § 936 BGB.

[2]) Planck Bd. 3 S. 819 § 1262 Anm. 1; Mot. zu dem Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 848; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 178.

[3]) § 1262 Abs. 2 BGB.

[4]) vgl. § 474 HGB.

[5]) § 1262 Abs. 2 Satz 1 BGB.

[6]) Kampff S. 77.

einem mit Unrecht gelöschten Pfandrechte im Range nachsteht, im Falle seiner Übertragung auf einen Dritten dem zu Unrecht gelöschten Pfandrechte vor, es sei denn, daß der Dritte zur Zeit des Erwerbes des Pfandrechts wußte, daß die Löschung des vorgehenden Rechtes zu Unrecht erfolgt war.[1]) Der gleiche Schutz, der dem Erwerber eines bestehenden Pfandrechts zuteil wird, muß aber nach der herrschenden Meinung, der wir uns anschließen, auch für den Fall der Neubestellung eines Nießbrauchs- oder eines Pfandrechts gelten.[2]) Hinsichtlich des Nießbrauchs folgt dies notwendigerweise aus dem Umstande, daß dieser nur durch Übergabe des Schiffes bestellt werden kann.[3]) Zweifel bleiben nur hinsichtlich der Neubestellung eines Pfandrechts, weil das Gesetz keine ausdrückliche Bestimmung hierüber enthält. Knitschky[4]) glaubt daher auch aus diesem Grunde, daß ein Gläubiger, für den nach der unrechtmäßigen Löschung ein neues Pfandrecht bestellt wird, nicht denselben Schutz genießt wie ein gutgläubiger Zessionar einer durch Schiffspfandrecht gesicherten Forderung. Aber abgesehen davon, daß kein Grund zu finden ist, weshalb beide Fälle eine verschiedene Behandlung erfahren und der gute Glaube des Erwerbers nur in dem einen Falle Beachtung finden sollte, dürfte auch die hier vertretene Ansicht aus § 1262 Abs. 1 BGB., wonach das Pfandrecht gegenüber der Veräußerung oder Belastung des Schiffes seine volle Kraft nur so lange behält, als es im Schiffsregister eingetragen ist, und aus der Analogie des im § 1262 Abs. 2 Satz 2 behandelten Falles zu folgern sein.[5])

---

[1]) § 1262 Abs. 2 Satz 2 in Verb. mit § 1205 Satz 1 BGB.

[2]) Planck Bd. 3 S. 820 § 1262 Anm. 2c; Staudinger Bd. 3 S. 900 § 1262 Anm. 2; Crome S. 871; Biermann S. 292; Kretzschmar, Sachenrecht S. 693 § 1262 Anm. 3; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 39; Kampff S. 77ff.

[3]) § 1032 Satz 1 BGB.; Biermann S. 292.

[4]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 821ff.

[5]) Ders. Meinung Biermann S. 292 § 1262; Kretzschmar, Sachenrecht S. 693 § 1262 Anm. 3.

§ 14.

Die Geltendmachung rechtsgeschäftlicher Schiffspfandrechte.

Einen besonderen Endigungsgrund für Registerpfandrechte bildet die im Inlande erfolgte Zwangsversteigerung des Schiffes ohne Übernahme der Pfandrechte seitens des Erstehers. Mit Eintritt der Fälligkeit der Forderung eröffnet nämlich die durch die Pfandbestellung begründete Haftung dem Gläubiger den Zugriff auf das Schiff zum Zwecke der Befriedigung. Die Realisierung des Schiffspfandrechts unterscheidet sich jedoch von der des Fahrnispfandrechts nach Voraussetzung und Art. Der Pfandgläubiger kann seine Befriedigung aus dem Schiffe einerseits nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels und andererseits nur nach den für die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen geltenden Vorschriften suchen,[1]) und zwar nur durch Zwangsversteigerung.[2]) Hierbei tritt das Schiffsregister an die Stelle des Grundbuchs.[3]) Sonach ist die Realisierung der Schiffspfandrechte in wesentlicher Übereinstimmung mit der früheren Landesgesetzgebung ihrem Grundgedanken nach in gleicher Weise wie die Realisierung der Hypotheken bei Grundstücken geregelt.[4])

I. Ebenso wie als Gegenstand des Pfandrechts das Schiff und mit diesem das Zubehör in demselben Umfange wie bei Hypotheken das Zubehör der Grundstücke in Betracht kommt,[5]) so haftet dem Pfandgläubiger auch im Falle der Zwangsversteigerung des Schiffes neben dem Schiffe das Zubehör desselben mit Ausnahme derjenigen Zubehörstücke, die nicht in

---

[1]) § 1268 BGB.

[2]) §§ 864 Abs. 1, 870 Abs. 2 ZPO. Zwangsverwaltung ist ebenso wie die Eintragung eines der Zwangshypothek entsprechenden Pfandrechts ausgeschlossen.

[3]) § 163 ZVG.

[4]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 162; Schaps S. 25; Planck Bd. 3 S. 825; Mot. zu dem Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 849 Anm. 1.

[5]) §§ 1265, 1121, 1122 BGB.

das Eigentum des Eigentümers des Schiffes gelangt sind.[1]) Nicht ergriffen werden dagegen von der Pfandhaftung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch Frachtgelder, die nach dem früheren Rechte verschieden behandelt wurden.[2]) Ebensowenig erstreckt sich die Pfandhaftung auf Ersatzforderungen des Eigentümers wegen Verlustes oder Beschädigung des Schiffes, gleichviel auf welchem Rechtsgrunde sie beruhen, insbesondere auch nicht, abweichend vom Hypothekenrechte, auf Versicherungsgelder.[3]) Der Umfang des Pfandrechts beschränkt sich einerseits auf den Betrag der unterliegenden persönlichen Forderung,[4]) andererseits auf den eingetragenen Betrag der Forderung und auf die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze.[5]) Ohne daß es einer diesbezüglichen Eintragung bedürfte, haftet das Schiff kraft des Registerpfandrechts für die gesetzlichen Zinsen der Forderung, namentlich also für Verzugs- und Prozeßzinsen, sowie für die Kosten der Kündigung und der die Befriedigung aus dem Grundstücke bezweckenden Rechtsverfolgung.[6])

II. Will der Pfandgläubiger die Zwangsvollstreckung in das ihm für seine Forderung haftende Schiff betreiben, so ist notwendige Voraussetzung das Vorhandensein eines vollstreckbaren Titels, den sich der Pfandgläubiger regelrecht im Wege der Klage verschaffen muß. Passiv legitimiert für diese Klage ist

---

[1]) § 1265 Abs. 1 BGB. Eine gesonderte Pfändung des Zubehörs findet jedoch nicht statt (§ 865 Abs. 2 Satz 1 ZPO.).

[2]) Sie galten z. B. in Bremen und Hamburg in Ansehung der Zwangsvollstreckung als Immobiliarmasse, während nach allgem. Landrechte und nach gemeinem Rechte der Gläubiger durch die bloße Verpfändung des Schiffes selbst noch kein Pfandrecht an den von dem Schiffe verdienten Frachtgeldern erlangte; vgl. hierzu Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 51; derselbe im Arch. f. bürgerl. R. Bd. 4 S. 129 ff. und in Goldschmidts Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 46 S. 93.

[3]) Soll die Versicherungssumme mithaften, so müssen dem Gläubiger die Seeversicherungspolicen durch Hingabe der Policen mit Indossament besonders verpfändet werden (§ 1274 BGB.; § 363 Abs. 2 HGB.) oder der Gläubiger muß nach den §§ 778 ff. HGB. selbst sein Interesse versichern. Lewis-Boyens Bd. 2 S. 41; Kampff S. 94.

[4]) § 1210 BGB.

[5]) §§ 1264 Abs. 1, 1271 BGB.

[6]) §§ 1264 Abs. 1 Satz 1, 1118 BGB.

der Pfandschuldner, der auch in den meisten Fällen der Eigentümer des Schiffes sein wird. Nach einer ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes darf aber die Zwangsversteigerung, soweit sie zur Realisierung des Registerpfandrechts dient, nur angeordnet werden, wenn der Schuldner das Schiff „im Eigenbesitze“ hat.[1]) Durch diese Vorschrift tritt jedoch grundsätzlich keine Änderung in der Passivlegitimation ein, nach wie vor bleibt vielmehr der Eigentümer des Schiffes derjenige, gegen den sich, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, die Klage des Pfandgläubigers prinzipiell richtet. Denn wenn auch Eigenbesitzer und Eigentümer des Schiffes nicht immer identisch zu sein brauchen und sein werden, so gilt doch für das Zwangsvollstreckungsverfahren in Ansehung des Schiffes der Eigenbesitzer genau ebenso als Eigentümer wie für das Zwangsvollstreckungsverfahren in Ansehung eines Grundstücks der als Eigentümer Eingetragene.[2]) Bei der Anordnung der Zwangsversteigerung war eben durch das Gesetz der Umstand zu berücksichtigen, daß der Eigentumserwerb an eingetragenen Schiffen nicht durch Umschreibung im Schiffsregister bewirkt wird, sondern außerhalb desselben erfolgt, daß daher der Eigentümer des Schiffes weniger aus der Eintragung, als aus dem Besitzverhältnis zu erkennen ist. Aber nicht gegen jeden Besitzer des Schiffes ist die Zwangsvollstreckung auf Grund eines Pfandrechts zulässig, zweifellos liegt in dem vom Gesetze geforderten Moment des „Eigenbesitzes“ eine wichtige Einschränkung derart, daß, wenn der Eigenbesitzer nur mittelbarer Besitzer ist, der Vollstreckungstitel gegen ihn und nicht gegen den unmittelbaren Besitzer zu erwirken ist.[3]) Die Tatsache des Eigenbesitzes des Vollstreckungsschuldners ist zur Begründung des Antrags auf Zwangsversteigerung durch Urkunden glaubhaft zu machen, soweit sie nicht bei dem Gerichte offenkundig ist;[4])

---

[1]) § 164 Satz 1 ZVG.; § 872 BGB.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 163; Jäckel S. 574; Kretzschmar, Zwangsversteigerung S. 316; Fischer u. Schäfer S. 542; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 809ff.; Fechner S. 57; §§ 162, 17 ZVG.

[3]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 810; Fechner S. 57.

[4]) § 164 Satz 2 ZVG.

eine besondere Glaubhaftmachung, daß der Besitz Eigenbesitz ist, erübrigt sich im Hinblick auf die im § 1006 BGB. aufgestellte, auf dem Besitz beruhende Eigentumsvermutung, die auch die Vermutung des Eigenbesitzes mitumfaßt. Bei dieser Glaubhaftmachung des Eigenbesitzes tritt das Institut des Schiffsregisters insofern bedeutungsvoll hervor, als nach Lage des einzelnen Falles die Eigentumseintragung in das Schiffsregister hierzu sehr wohl verwertet werden kann. Denn die Eintragung einer Person als Eigentümer in das Schiffsregister begründet in der Tat eine so starke Vermutung für das Eigentumsrecht jener Person, daß dadurch das Eigentum und in weiterer Folge der damit zusammenfallende Eigenbesitz glaubhaft gemacht wird.[1]) In den wenigen Ausnahmefällen, in denen der Eigentümer von dem Eigenbesitzer verschieden ist, hat der Eigentümer nur die Stellung eines am Zwangsvollstreckungsverfahren Beteiligten.[2]) Als solcher kann er die Aufhebung oder einstweilige Einstellung des Verfahrens herbeiführen, auch steht ihm die Interventionsklage aus § 771 ZPO. zu, so daß der wirkliche Eigentümer des Schiffes durch die gesetzliche Zulassung der Zwangsversteigerung gegen den Eigenbesitzer des Schiffes nicht gefährdet wird.

III. Wie bei der Zwangsvollstreckung in Schiffe Eigenbesitzer und Eigentümer des Schiffes zu unterscheiden sind, so macht es fernerhin einen wesentlichen Unterschied, ob der persönliche Schuldner und der Schiffseigentümer miteinander identisch sind oder nicht. Regelrecht hat nämlich der Pfandgläubiger, um die Zwangsvollstreckung betreiben zu können, um also seine Aktivlegitimation darzutun, sich auf sein Pfandrecht, d. h. auf sein dingliches Recht am Schiffe zu berufen. Dies braucht der Pfandgläubiger aber nicht unter allen Umständen zu tun. Ist nämlich der Schuldner der zugrunde liegenden persönlichen Forderung zugleich der Eigentümer des Schiffes, so braucht der Gläubiger nicht unbedingt die dingliche Klage anzustrengen, sondern kann schon wegen seiner Forderung

---

[1]) v. d. Pfordten S. 504; Fischer u. Schäfer S. 542; Hans. GZ. 1900 S. 230 Nr. 109.

[2]) § 9 ZVG.

die Zwangsvollstreckung nach den gewöhnlichen Grundsätzen der Zivilprozeßordnung betreiben. Diese Ansicht hat zuerst Knitschky vertreten und ausführlich begründet, ihm haben sich Kampff, Fechner u. a. angeschlossen.[1]) In der Tat sind Bedenken grundsätzlicher Art gegen ein derartiges Vorgehen des Pfandgläubigers nicht vorhanden. Denn der Schuldner-Eigentümer hat nicht das geringste Interesse daran, ob die Zwangsvollstreckung in sein Schiff auf Grund der Forderung oder des dinglichen Rechts betrieben wird, ein Widerspruch etwaiger sonstiger dinglich Berechtigter ist aber in diesem Rechtsstreite einflußlos. Für den Gläubiger ist es andererseits von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung, wenn er sich, gestützt auf die Tatsache des bloßen Bestehens seiner Forderung, im Wege des Urkundenprozesses oder des Mahnverfahrens den zur Durchführung der Zwangsvollstreckung erforderlichen Vollstreckungstitel verschaffen kann.

Sind allerdings nachstehende Gläubiger vorhanden, so kann sich der die Zwangsvollstreckung betreibende Gläubiger nur auf sein dingliches Pfandrecht berufen, dessen Voraussetzungen er in vollem Umfange zu beweisen hat, denn in diesem Falle wird der Gläubiger ebensowenig wie bei einer Zwangsvollstreckung gegen den Schiffseigentümer, der nicht persönlicher Schuldner ist, mit der persönlichen Klage durchdringen können. Schuldner im Sinne des Zwangsversteigerungsgesetzes ist nämlich derjenige, gegen den sich die Zwangsvollstreckung richtet. Sind nun persönlicher Schuldner und Schiffseigentümer nicht miteinander identisch, so ist Schuldner im Sinne des Zwangsversteigerungsgesetzes nicht der persönliche Schuldner, sondern der Eigentümer des Schiffes; gegen den letzteren muß sich also der Vollstreckungstitel des Gläubigers richten. Daß sich zu dessen Beschaffung der Gläubiger nicht auf seine persönliche Forderung berufen kann, sondern sein dingliches Pfandrecht zum Fundament der gegen den Eigentümer des Schiffes gerichteten Klage nehmen muß, die die Feststellung bezweckt, daß er berechtigt ist, das

[1]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 808ff.; Kampff S. 97; Fechner S. 55; dagegen namentlich Biermann S. 487.

belastete Schiff zur Befriedigung wegen seiner Forderung in Anspruch zu nehmen, ist zweifellos. Denn trotz der mannigfachen Annäherung des Schiffspfandrechts an die Hypothek besteht ein grundsätzlicher Unterschied zwischen dem Anspruch aus dem Registerpfandrechte am Schiffe und dem Anspruche aus einer Hypothek. Das Registerpfandrecht ist, trotzdem es viele Züge des Immobiliarpfandrechts angenommen hat, doch seinem innersten Wesen nach ein Mobiliarpfandrecht geblieben, die Klage des Pfandgläubigers geht daher auch darauf, daß er berechtigt sei, wegen seiner Forderung Befriedigung aus der belasteten Sache zu suchen.[1]) Die Hypothek dagegen ist ein reines Immobiliarpfandrecht; die Klage des Hypothekengläubigers geht darum auch dahin, daß ihm eine Geldsumme zur Befriedigung wegen einer ihm zustehenden Forderung aus dem Grundstücke zu zahlen sei.[2]) Auf diese wichtige Wesensverschiedenheit beider Rechte mit allem Nachdruck hingewiesen zu haben, ist das Verdienst Knitschkys.[3]) Im Anschluß an seine Ausführungen gelangt man zu dem durchaus folgerichtigen Resultat, daß in allen denjenigen Fällen, in denen persönlicher Schuldner und Eigentümer des Schiffes verschiedene Personen sind, Urkundenprozeß und Mahnverfahren für den betreibenden Gläubiger ausgeschlossen sind, weil diese beiden Verfahrensarten nur einen Anspruch betreffen, welcher die Zahlung einer bestimmten Geldsumme zum Gegenstande hat, als ein solcher Anspruch aber nur der Anspruch aus einer Hypothek, nicht der aus einem Registerpfandrechte gilt.[4])

§ 15.

Das gesetzliche Schiffspfandrecht.

I. Unter den gesetzlichen Pfandrechten, die nach deutschem Rechte an Schiffen möglich sind, nehmen die erste Stelle die

---

[1]) § 1204 BGB.
[2]) § 1113 BGB.
[3]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 808.
[4]) §§ 592, 688 ZPO.

Schiffsgläubiger ein. Sie sind in den §§ 754—777 HGB. geregelt und unterstehen ganz eigentümlichen Vorschriften. Daß sie im Range allen übrigen Pfandrechten vorgehen,[1]) wurde bereits erwähnt; auch ist ihre Rangordnung untereinander durch besondere Vorschriften in einer von dem Range der rechtsgeschäftlichen Pfandrechte durchaus abweichenden Weise geregelt.[2]) Neben diesen Pfandrechten der Schiffsgläubiger können auch die sonstigen gesetzlichen Pfandrechte des Handelsgesetzbuches für Schiffe in Betracht kommen, insbesondere ist die Entstehung des Frachtführer- oder Verfrachterpfandrechts[3]) aus einem über die Beförderung eines Seeschiffs geschlossenen Frachtvertrage sehr wohl denkbar. Alle diese Pfandrechte werden jedoch nicht in das Schiffsregister eingetragen, für sie ist das Register mithin ohne jede Bedeutung.

Anders verhält es sich in dieser Beziehung mit den gesetzlichen Pfandrechten des bürgerlichen Rechts. Allerdings ist von diesen Pfandrechten, deren Zahl ohnehin schon sehr beschränkt ist, nur noch das gesetzliche Pfandrecht des Unternehmers aus dem Werkvertrage[4]) für Schiffe von Bedeutung. Der Unternehmer hat nämlich für seine Forderungen aus dem Werkvertrage ein Pfandrecht an dem von ihm hergestellten oder ausgebesserten Schiffe, wenn dasselbe bei der Herstellung oder zum Zwecke der Ausbesserung in seinen Besitz gelangt ist. Voraussetzung ist jedoch, daß das Schiff nicht dem Unternehmer selbst gehört, daß es also namentlich nicht durch die Herstellung in sein Eigentum übergegangen ist.[5]) Danach hat der Unternehmer nur in zwei Fällen ein gesetzliches Pfandrecht an dem in seinem Besitze befindlichen Schiffe, nämlich:

1. wenn er ein Schiff aus vom Besteller gelieferten Materialien erbaut;

---

[1]) § 776 HGB.

[2]) §§ 766—760 HGB.; vgl. Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 255 ff.; Sieveking S. 356 ff.

[3]) § 440 HGB.

[4]) § 647 BGB.

[5]) § 651 BGB.; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 33 Anm. 1; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 203, 91 ff.

2. wenn er ein ihm vom Besteller zu diesem Zwecke übergebenes Schiff ausbessert.

Der § 1257 BGB. bestimmt nun: Die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht finden auf ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht entsprechende Anwendung. Diese Vorschrift kann jedoch naturgemäß nur den Inhalt und die Wirkung des gesetzlichen Pfandrechts und sein Verhältnis zu anderen Pfandrechten oder sonstigen Belastungen sowie zu Veräußerungen der Pfandrechte betreffen, nicht dagegen die Art der Entstehung, da die Voraussetzungen der Begründung des rechtsgeschäftlichen und des gesetzlichen Pfandrechts insofern durchaus verschieden sind, als bei den gesetzlichen Pfandrechten der Rechtssatz an die Stelle des Rechtsgeschäfts tritt.[1]) Daß nun der zitierte § 1257 BGB. auf gesetzliche Pfandrechte an nicht eingetragenen Schiffen unbeschränkte Anwendung findet, ist zweifellos und bedarf keiner weiteren Erörterung. Außerordentlich bestritten ist dagegen die Frage, welche Vorschriften für das Pfandrecht des Unternehmers an einem eingetragenen Schiffe gelten, insbesondere ob § 1257 BGB. hier Anwendung findet oder nicht.

II. Namentlich Schaps[2]) und Brodmann[3]) haben sich hiergegen ausgesprochen. Sie halten die Anwendung des § 1257 BGB. für ausgeschlossen durch die Bestimmung des § 1266 BGB., wonach die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht[4]) insoweit keine Anwendung finden, als sich daraus, daß der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben. Sie behaupten, daß in dem fraglichen Falle eine solche Abweichung gegeben sei, weil die gesetzlichen Pfandrechte des Bürgerlichen Gesetzbuchs, insbesondere das Werkmeisterpfandrecht des § 647 gerade voraussetzten, daß der Gläubiger den Besitz der Pfandsache erlangt habe. Deshalb sei der Satz des § 1257 BGB. für das gesetzliche Pfandrecht an eingetragenen Schiffen unzutreffend, es verbleibe

[1]) Mot. zu dem Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 797.
[2]) Schaps S. 17 Anm. 1.
[3]) Brodmann S. 334 § 1259 Anm. 1.
[4]) §§ 1205—1257 BGB.

vielmehr hier bei der Anwendung der Normen des Faustpfandrechts, selbst hinsichtlich des Pfandverkaufs.[1]) Die entgegengesetzte Meinung[2]) vertritt den Standpunkt, daß auf Grund des § 1259 BGB. zunächst die besonderen Vorschriften über das Registerpfandrecht Geltung haben. Dieser Ansicht schließen wir uns an. Der § 1259 BGB. spricht schlechthin von dem Pfandrecht an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiffe; daß mit dem Ausdruck „Pfandrecht" aber nur das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht gemeint ist, ist sehr unwahrscheinlich und aus den Motiven nicht nachzuweisen. Makower[3]) behauptet allerdings, daß mit dem Pfandrecht im § 1259 BGB. nur das Konventionalpfandrecht gemeint sei, weil die §§ 1260 bis 1271 BGB. nur von einem solchen Pfandrechte handelten. Ob dies wirklich zutreffend ist, dürfte jedoch zum mindesten sehr zweifelhaft sein, denn einerseits entspricht es sonst durchaus nicht der Ausdrucksweise des Gesetzes, einen Kollektivbegriff wie „Pfandrecht" anzuwenden, wenn es nur eine besondere Art des Pfandrechts behandeln will, außerdem führt aber der § 1266 BGB., der das Verhältnis der Sondervorschriften der §§ 1260—1271 zu den allgemeinen Vorschriften der §§ 1205 ff. klarstellt, den § 1257 BGB., der von den gesetzlichen Pfandrechten spricht, ausdrücklich mit an. Man kann daher nicht sagen, daß die das Pfandrecht an Schiffen behandelnden §§ 1260—1271 BGB. ausschließlich von Konventionalpfandrechten sprechen und der gesetzlichen Pfandrechte keine Erwähnung tun. Hat man aber den Ausdruck „Pfandrecht" im § 1259 BGB. nicht auf rechtsgeschäftlich bestellte Pfandrechte zu beschränken, sondern weiter zu fassen und insbesondere auf das gesetzliche Pfandrecht zu erstrecken, so finden nach Maßgabe der §§ 1266 Satz 1, 1257 BGB. die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem registrierten Schiffe auf das gesetzliche Pfand-

[1]) Ebenso Mot. z. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 846.

[2]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 204ff.; Planck Bd. 3 S. 824 § 1266 Anm. 3i; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 806/07; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 32/33; Biermann S. 290 § 1259 Anm. 2; Ostermeyer S. 403; Fischer-Henle S. 636 § 1259 Anm. 3.

[3]) Makower S. 315 § 1259 Anm. 1.

recht des § 647 BGB. entsprechende Anwendung, und zwar ohne daß sich aus dem im § 1266 Satz 1 hervorgehobenen Umstande, daß der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben, denn hier erlangt ja gerade der Pfandgläubiger den Besitz des Schiffes.[1]) Die entgegengesetzte Ansicht geht von dem irrigen Standpunkte aus, daß die §§ 1260 bis 1271 BGB. nur das konventionale Pfandrecht in sich begreifen, und daß nach dem Inhalte des § 1266 BGB. der § 1257 für das Pfandrecht an eingetragenen Schiffen nicht zur Anwendung kommen könne. Bei dieser Auslegung des § 1266 BGB. würde sich jedoch das gesetzliche Pfandrecht am eingetragenen Schiffe von dem rechtsgeschäftlich bestellten unterscheiden, nämlich insofern, als dann nur für das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht am registrierten Schiffe die besonderen Vorschriften der §§ 1260 bis 1271 BGB. gelten würden, dagegen für das gesetzliche Pfandrecht am registrierten Schiffe die allgemeinen Vorschrifen über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an beweglichen Sachen. Nun bezweckt aber gerade die Vorschrift des § 1257 BGB. ganz zweifellos die Gleichstellung beider Arten des Pfandrechts, nämlich des rechtsgeschäftlichen und des gesetzlichen. Will man die obige Konsequenz vermeiden, die für das rechtsgeschäftliche und das gesetzliche Pfandrecht an registrierten Schiffen zu ungleichen Resultaten gelangt, so bleibt nichts anderes übrig, als den § 1257 BGB. durch den § 1266 nicht als ausgeschlossen, sondern, wie es die herrschende Meinung tut, als anwendbar zu erklären und so auch für das gesetzliche Pfandrecht an registrierten Schiffen die Geltung der besonderen Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an solchen Schiffen zu fordern.[2])

II. Die praktische Bedeutung der hier vertretenen Ansicht, daß auf das gesetzliche Pfandrecht des Unternehmers die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem registrierten Schiffe entsprechende Anwendung finden, zeigt sich vor allen Dingen darin, daß der Unternehmer die

---

[1]) Planck Bd. 3 S. 824.

[2]) Rechtspr. Bd. 9 S. 292 (Kammergericht).

Eintragung seines gesetzlichen Pfandrechts in das Schiffsregister verlangen kann.[1]) Immerhin ist die Bedeutung des Schiffsregisters rücksichtlich der Eintragung dieses gesetzlichen Pfandrechtes nur eine sehr mäßige, denn während bei vertragsmäßigen Schiffspfandrechten das Schiffsregister wenigstens insofern von Bedeutung ist, als neben der Einigung die Eintragung in das Register zur Begründung eines solchen Pfandrechts gefordert wird, tritt bei den gesetzlichen Pfandrechten an die Stelle der Einigung und Eintragung die positive Gesetzesvorschrift als Entstehungsvorgang. Hier bedeutet die Eintragung mithin nur eine Berichtigung des Schiffsregisters,[2]) die den Inhalt des Registers mit der wirklichen Rechtslage in Einklang bringt. Für den Unternehmer knüpft sich jedoch an die Eintragung die wichtige Rechtsfolge, daß das Pfandrecht jetzt selbst im Falle der Veräußerung oder weiteren Belastung des Schiffes auch einem gutgläubigen Erwerber gegenüber seine Kraft behält.[3])

Zu beachten ist jedoch, daß die Vorschriften der §§ 1260 ff. BGB., welche die erfolgte Eintragung voraussetzen, auf das eingetragene gesetzliche Pfandrecht des Unternehmers aus § 647 BGB. nicht unbeschränkte Anwendung finden. Dies gilt hauptsächlich für den Rang des Werkmeisterpfandrechts, also für sein gegenseitiges Verhältnis zu anderen vertragsmäßigen Schiffspfandrechten. Denn hier ist zu berücksichtigen, daß im Gegensatze zu dem Versteigerungspfandrechte, das durch die Tatsache der Eintragung allein zur Entstehung kommt[4]) und dessen Rang im Verhältnis zu den rechtsgeschäftlichen Pfandrechten sich daher entsprechend den Vorschriften über das Registerpfandrecht nach der Reihenfolge der Eintragungen richtet,[5]) das Werkmeisterpfandrecht, wie erwähnt, nicht durch die Eintragung entsteht, sondern kraft gesetzlicher Vorschrift beim Vorliegen der im § 647 BGB. geforderten Voraussetzungen. Hieran ändert auch die nachfolgende lediglich zur Berichtigung dienende Eintragung

[1]) A. M. Knitschky, Schiffspfandrecht S. 807.
[2]) § 1263 Abs. 1 BGB.
[3]) § 1262 Abs. 1 BGB.
[4]) § 169 Abs. 2 Satz 2 ZVG.
[5]) §§ 1261, 879 BGB.

nicht das geringste. Demnach kann für den Rang des gesetzlichen Pfandrechts in dem Falle des § 647 BGB. nicht der Zeitpunkt der Eintragung, sondern die Zeit der Entstehung des Pfandrechts[1]) maßgebend sein. Zwischen diesen beiden Zeitpunkten wird häufig eine mehr oder minder große Spanne Zeit liegen, insbesondere wird das Pfandrecht, wenn es zur Entstehung kommt, noch niemals gleichzeitig eingetragen werden. Die Anwendung des § 1261 BGB. auf das Werkmeisterpfandrecht ist darum nach dem Inhalte dieser Vorschrift unmöglich, weil das Werkmeisterpfandrecht noch gar nicht eingetragen ist; wollte man aber den Zeitpunkt der Entstehung unberücksichtigt lassen und erst an die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister das Rangverhältnis knüpfen, so würde dies im höchsten Maße unbillig sein, weil der einmal mit der Entstehung dem Pfandrechte zuteil gewordene Rang ihm nicht durch eine spätere Eintragung in das Schiffsregister verloren gehen darf.

Aus diesen Grundsätzen folgt, daß bei registrierten Schiffen dem Pfandrechte der Schiffswerft zunächst alle diejenigen konventionalen Schiffspfandrechte vorgehen müssen, die vor der Einbringung des Schiffes auf die Werft in das Schiffsregister eingetragen sind.[2]) Ob aber auch die später, also nach der Einbringung des Schiffes auf die Werft eingetragenen rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechte dem gesetzlichen Pfandrechte der Schiffswerft vorgehen, ist zweifelhaft und nicht unbestritten, Lewis-Boyens bejahen diese Frage in Anwendung des § 1262 BGB. für den Fall, daß die eingetragenen Pfandgläubiger zur Zeit ihrer Eintragung davon keine Kenntnis hatten oder haben mußten, daß sich das Schiff zum Zwecke der Ausbesserung auf einer Werft befinde.[3]) Dem ist aber m. E. entgegenzuhalten, daß in Ermanglung besonderer gesetzlicher Ausnahmebestimmungen, wie sie z. B. das Bürgerliche Gesetzbuch für das Rangverhältnis der rechtsgeschäftlich bestellten Pfandrechte im

[1]) §§ 1208, 1209 BGB.

[2]) Ebenso Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 207; Lewis-Boyens Bd. 2 S. 33; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 807, 789; DJZ. 10. Jahrg. S. 122; Kampff S. 101.

[3]) Lewis-Boyens Bd. 2 S. 33.

§ 1261 mit der im § 1262 normierten Wirkung enthält, für den Rang der kraft Gesetzes entstandenen Pfandrechte in analoger Anwendung der §§ 1209, 1257 BGB. der Zeitpunkt der Entstehung maßgebend ist. Dies gilt aber nicht nur gegenüber anderen gesetzlichen Pfandrechten, sondern ebensogut im Verhältnis zu den eingetragenen rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechten, bei denen also insofern die Reihenfolge der Eintragungen nicht entscheidend sein kann.[1]) Darum rangiert das gesetzliche Pfandrecht der Schiffswerft in der Mitte zwischen den vor der Einbringung des Schiffes auf die Werft und den nach diesem Zeitpunkte entstandenen rechtsgeschäftlichen Schiffspfandrechten, und zwar selbst dann, wenn die hierdurch benachteiligten später eingetragenen Pfandgläubiger keine Kenntnis davon haben konnten, daß sich das Schiff zum Zwecke der Ausbesserung auf einer Werft befand.[2]) Die auch unverschuldete Unkenntnis des Registerpfandgläubigers über das Bestehen des gesetzlichen Pfandrechts läßt dieses also seinen Rang zugunsten des jüngeren Rechts nicht verlieren. Die entgegengesetzte Ansicht, daß die später eingetragenen Pfandgläubiger, guten Glauben vorausgesetzt, vor dem gesetzlichen Pfandrechte der Schiffswerft befriedigt werden müßten, würde nicht nur für die Schiffswerft, der aus wirtschaftlichen Gründen für ihre Forderungen gegen den Eigentümer des Schiffes ein gesetzliches Pfandrecht beigelegt ist, zu unbilligen Resultaten führen, sondern auch mit der Bedeutung, die dem Institut des Schiffregisters innewohnt, in Widerspruch stehen. Denn einerseits fehlt dem Schiffsregister der öffentliche Glaube des Grundbuchs, die Registerpfandgläubiger dürfen sich also nicht darauf verlassen, daß nur die eingetragenen Pfandrechte am Schiffe bestehen, andere Pfandrechte dagegen nicht vorhanden sind. Sodann entspricht aber auch die oben gegebene Lösung des Rangverhältnisses der bevorzugten Stellung, welche die Schiffsgläubiger entsprechend dem Prinzip der „in rem versio“ allgemein einnehmen, und rechtfertigt sich besonders

[1]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 789.

[2]) Ebenso Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 207; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 789; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 489 ff.; Kampff S. 101; a. M. Lewis-Boyens Bd. 2 S. 33.

dadurch, daß die späteren Pfandgläubiger in dem ausgebesserten Schiff ein bedeutend wertvolleres Pfandobjekt erhalten haben, dessen Wertsteigerung gerade den Betrag ausmacht, um welchen das gesetzliche Pfandrecht den später begründeten vertragsmäßigen Pfandrechten vorgeht.

IV. Die wichtigste Folge, welche die Eintragung des gesetzlichen Pfandrechts aus § 647 BGB. begründet, betrifft die Art der Befriedigung des Pfandgläubigers aus dem Schiffe. Denn da auf das eingetragene Pfandrecht der Schiffswerft die Vorschriften der §§ 1260 ff., wie oben auseinandergesetzt, Anwendung finden, so kann der Pfandgläubiger seine Befriedigung aus dem Schiffe nur nach Maßgabe des § 1268 BGB. suchen, d. h. „auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften", dagegen nicht durch Pfandverkauf nach den Bestimmungen der §§ 1228, 1233 ff., was der Fall sein müßte, wenn der Satz des § 1257 BGB. nicht für das gesetzliche Pfandrecht an eingetragenen Schiffen gelte.[1]) Diese Konsequenz bildet gleichzeitig das gewichtigste Argument gegen die von Schaps vertretene Auffassung. Denn danach würde sich die Geltendmachung des gesetzlichen Pfandrechts der Schiffswerft nach anderen Grundsätzen richten, wie für die Geltendmachung des gesetzlichen Seepfandrechts[2]) und des rechtsgeschäftlichen Registerpfandrechts[3]) vorgeschrieben ist. Daß aber eine derartige, die übrigen Pfandgläubiger nicht in gleicher Weise sicherstellende Regelung trotz der gegenteiligen Behauptung der Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs, wonach es in Ansehung des gesetzlichen Pfandrechts an eingetragenen Schiffen bei der Anwendung der Normen des Faustpfandrechts verbleiben sollte,[4]) nicht im Sinne des Gesetzes gelegen haben kann, dürfte nicht in Zweifel zu ziehen sein, denn den Motiven kann in dieser Beziehung keine entscheidende Bedeutung beigelegt werden, da dem 1. Entw. des

---

[1]) s. Schaps S. 17 Anm. 1.
[2]) § 761 HGB.
[3]) § 1268 BGB.
[4]) Mot. zu dem Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 846.

Bürgerlichen Gesetzbuchs eine dem § 1259 und dem Zitate im § 1266 entsprechende Bestimmung noch fehlte.[1])

§ 16.

Das richterliche Schiffspfandrecht.

Nach den gesetzlichen Schiffspfandrechten soll das richterliche Schiffspfandrecht, dessen Entstehungsvorgang auf richterlicher Verfügung beruht, näher erörtert und die Bedeutung des Schiffsregisters für dieses Pfandrecht klargelegt werden. Die Entstehung eines richterlichen Schiffspfandrechts ist auf dreifache Weise möglich.

I. Zunächst kann das Zwangsversteigerungsverfahren in registrierte Schiffe zur Entstehung eines solchen Pfandrechts führen. Grundsätzlich ist hier nämlich das Meistgebot seinem ganzen Betrage nach durch Zahlung zu berichtigen,[2]) falls nicht etwa nach den §§ 60, 61 ZVG. Zahlungsfristen bewilligt sein sollten. Soweit nun die Berichtigung nicht im Verteilungstermin erfolgt, ist für die Forderung gegen den Ersteher ein Pfandrecht an dem Schiffe in das Schiffsregister einzutragen.[3]) Dieses Pfandrecht entsteht mit der Eintragung in das Schiffsregister, auch wenn der Ersteher das Schiff inzwischen veräußert hat.[4]) Über die rechtliche Natur dieses Pfandrechts sind die Ansichten verschieden. Gegen die Auffassung, daß es sich hier um ein gesetzliches Pfandrecht handelt,[5]) spricht zweifellos die Tatsache, daß das fragliche Pfandrecht durch die Eintragung in das Schiffsregister zur Entstehung kommt, denn der Entstehungsvorgang gesetzlicher Pfandrechte beruht auf dem Rechtssatze, also auf

---

[1]) vgl. Planck Bd. 3 S. 824 Anm. 3i; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 205; Biermann S. 479.

[2]) § 169 Abs. 1 Satz 2 ZVG.

[3]) § 169 Abs. 2 Satz 1 ZVG.

[4]) § 169 Abs. 2 Satz 2 ZVG. Gegen die Zweckmäßigkeit dieser Vorschrift hat sich insbesondere Mittelstein gewandt, der statt der Begründung eines neuen Pfandrechts eine sofortige zweite Versteigerung des Schiffes fordert. Mittelstein in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 46 S. 94/95.

[5]) vgl. z. B. Schaps S. 17 Anm. 1.

positiver Gesetzesvorschrift, aber nicht auf der Eintragung. Aus demselben Grunde läßt sich das vorliegende Pfandrecht auch nicht unter die vertragsmäßigen Pfandrechte einreihen, denn ein konventionales Schiffspfandrecht entsteht, wie oben ausgeführt worden ist, durch Einigung und Eintragung, aber nicht durch die Eintragung allein. Der Entstehungsmodus dieses Pfandrechts ist vielmehr, wie es Knitschky tut,[1]) rechtlich so zu konstruieren, „daß der Richter kraft seiner obrigkeitlichen Gewalt auf Grund des Gesetzes das Pfandrecht zur Entstehung bringt". Danach steht aber das Pfandrecht des § 168 ZVG. einem richterlichen Pfandrechte so nahe, daß man es unbedenklich als richterliches Pfandrecht bezeichnen kann. Denn wenn auch der Ausspruch des Richters die Entstehung des Pfandrechts nicht direkt zu bewirken vermag, so erfolgt doch die Eintragung auf Ersuchen des Vollstreckungsgerichts,[2]) indirekt läßt sich also jedenfalls die Entstehung dieses Pfandrechts auf eine richterliche Verfügung zurückführen.

II. Genau dasselbe ist der Fall bei dem Pfandrechte des § 54 FGG. Auch hier hat das Schiffsregister die Bedeutung, daß durch die Tatsache der Eintragung in das Register allein ein Pfandrecht begründet wird. Wenn nämlich das Vormundschaftsgericht aus besonderen Gründen den Vormund, den Pfleger oder den Beistand anhält, für das seiner Verwaltung unterliegende Vermögen Sicherheit zu leisten,[3]) so ist das Gericht befugt, die Schiffsregisterbehörde um die Eintragung eines Pfandrechts an registrierten Schiffen des Vormunds, des Pflegers oder des Beistandes zu ersuchen.[4]) Auf Grund dieses gerichtlichen

---

[1]) Knitschky, Schiffspfandrecht S. 811. Auch aus dem Gesetze selbst geht hervor, daß der Gesetzgeber das fragliche Pfandrecht nicht als ein gesetzliches Pfandrecht auffaßte, denn sonst würde die Bestimmung des § 169 Abs. 2 Satz 3 ZVG., die die Anwendung der Vorschriften des BGB. über das Registerpfandrecht ausdrücklich vorschreibt, überflüssig sein, weil sich dies für ein gesetzliches Pfandrecht schon ohnehin aus den §§ 1259, 1257 BGB. ergibt.

[2]) Diese Befugnis des Vollstreckungsgerichts folgt aus den §§ 169, 130 ZVG.

[3]) §§ 1844, 1915, 1693 BGB.

[4]) § 54 FGG.

Ersuchens erfolgt dann, vorausgesetzt, daß die allgemeinen Erfordernisse einer solchen Eintragung gegeben sind,[1]) die Eintragung des Pfandrechts, das als Maximalpfandrecht[2]) zu bestellen ist und mit der Eintragung in das Register entsteht.[3])

III. Das wichtigste Pfändungspfandrecht, das richterliche Pfandrecht *κατ' ἐξοχήν*, bildet das Arrestpfandrecht. Während die registrierten Schiffe hinsichtlich der Zwangsvollstreckung immobilisiert sind, wird die Vollziehung des Arrestes in registrierte Schiffe wie in eine bewegliche Sache durch Pfändung bewirkt, welche Pfändung ein Pfandrecht mit den im § 804 ZPO. bestimmten Wirkungen begründet.[4]) Diese reichsgesetzliche Vorschrift, daß die registrierten Schiffe in bezug auf die Arrestvollziehung aus den Immobilien ausscheiden und den beweglichen körperlichen Sachen gleichgestellt werden, hat ihren Grund in praktischen Erwägungen[5]) und stimmt mit dem überwiegenden Teile der früheren Landesgesetzgebung überein.[6])

Da der Zweck des Arrestes im wesentlichen dahingeht, die Zwangsvollstreckung zu sichern, der betreibende Gläubiger durch die Anlegung des Arrestes also vor allen Dingen verhindern will, daß die Vollstreckung eines gegen den Eigentümer des Schiffes gerichteten Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werde,[7]) so ist es bei der Eigenart des Schiffes als einer höchstbeweglichen Sache in erster Linie von Bedeutung, daß das Schiff örtlich festgehalten und so die Durchführung der Zwangsvollstreckung tatsächlich gesichert wird. Dies wird dadurch erreicht, daß der Gerichtsvollzieher das Schiff in Besitz zu nehmen, für die Ersichtlichmachung der Pfändung zu sorgen und die zur Bewachung und Verwahrung des Schiffes erforderlichen Maßregeln zu treffen hat.[8]) Die Arrestbelegung eines Schiffes

[1]) § 110 FGG.
[2]) § 1271 BGB.
[3]) § 54 Abs. 2, Abs. 1 Satz 3 FGG.
[4]) §§ 931 Abs. 1, 930 ZPO.
[5]) Mot. zu dem Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 626ff.
[6]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 200; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 100ff.
[7]) § 917 ZPO.
[8]) §§ 930 Abs. 1 Satz 2, 808 ZPO.

pflegt heute zweckmäßig in der Weise zu geschehen, daß das Schiff an die Kette gelegt[1]) und der Hafenbehörde von dem Arreste Nachricht gegeben wird, damit sie ein etwaiges Auslaufen des Schiffes verhindern kann.[2]) Ebenso wichtig wie das Festhalten des Schiffes im Hafen ist für den Gläubiger andererseits der Umstand, daß der Schiffseigentümer auch nicht mehr rechtlich über das Schiff, wenigstens nicht zum Nachteile des Gläubigers, verfügen kann. Dies wird dadurch verhindert, daß an allen Schiffen durch die Arrestvollziehung für den arrestierenden Gläubiger ein Pfandrecht mit den Wirkungen des § 804 ZPO. begründet wird.[3])

Während aber das Versteigerungspfandrecht des § 169 ZVG. ebenso wie das Sicherstellungspfandrecht des § 54 FGG. erst mit der Eintragung entsteht, wird das Arrestpfandrecht des § 931 ZPO. durch die Pfändung selbst begründet. Immerhin ist auch das Arrestpfandrecht auf Antrag des Gläubigers[4]) in das Schiffsregister einzutragen, und zwar als Maximalhypothek.[5]) Daß dieser Eintragung jedoch bei weitem nicht dieselbe Bedeutung zukommt wie der Eintragung der beiden anderen richterlichen Pfandrechte, ergibt sich schon daraus, daß sie keine konstitutive, sondern entsprechend der Vorschrift des § 1263 BGB. nur berichtigende Wirkung hat. Während daher für den Rang des

---

[1]) Mittelstein befürwortet, die Funktion, das Schiff an die Kette zu legen, nicht dem Gerichtsvollzieher, sondern, wie es früher in Lübeck und Hamburg geschah, einem Hafenbeamten zu übertragen, weil dieser mit den einschlägigen Verhältnissen besser vertraut sei; derselbe im Arch. f. bürgerl. R. Bd. 4 S. 135, in Goldschmidts Zeitschr. Bd. 46 S. 96.

[2]) „Segelfertige" Schiffe dürfen jedoch nicht mit Arrest belegt werden, es sei denn, daß die Schuld, derentwegen der Arrest stattfinden soll, zum Behufe der bevorstehenden Reise eingegangen ist (§ 482 HGB.).

[3]) Danach sind Verfügungen des Schuldners über gepfändete Sachen dem Gläubiger gegenüber unwirksam (§§ 135ff. BGB.).

[4]) Beim Arrest wird also die Registerbehörde auf Betreiben des Gläubigers tätig, wird aber auf Grund einer einstweiligen Verfügung eine Eintragung in das Schiffsregister nötig, so ist nur das für die Anordnung der einstweiligen Verfügung zuständige Gericht befugt, die Registerbehörde um die Eintragung zu ersuchen; § 931 Abs. 3 Satz 1 ZPO. im Gegensatz zu § 941 ZPO.

[5]) §§ 1271, 1190 BGB.

Versteigerungspfandrechts und des Sicherstellungspfandrechts im Verhältnis untereinander und zu den rechtsgeschäftlichen Pfandrechten die Reihenfolge der Eintragungen maßgebend ist,[1]) kann für das eingetragene Arrestpfandrecht, weil seine Entstehung von der Eintragung unabhängig ist, § 1261 BGB. nicht in Betracht kommen; das Rangverhältnis des eingetragenen Arrestpfandrechtes richtet sich also nach dem Zeitpunkte der Inbesitznahme des Schiffes durch den Gerichtsvollzieher.[2]) Ist nach diesem Zeitpunkte ein rechtsgeschäftliches Pfandrecht entstanden, aber vor dem Arrestpfandrecht in das Register eingetragen worden, was mit Rücksicht auf § 929 ZPO. sehr wohl denkbar ist, so behält das Arrestpfandrecht den Vorrang vor diesem Vertragspfandrechte, ohne daß sich der Pfandgläubiger des vertragsmäßigen Pfandrechts auf die frühere Eintragung seines Rechtes berufen kann.[3])

Über die Bedeutung der Eintragung des Arrestpfandrechts in das Schiffsregister ist im einzelnen folgendes zu bemerken. Zunächst schützt die Eintragung den Arrestgläubiger dagegen, daß sein Pfandrecht durch Eintragung späterer Pfandrechte in das Schiffsregister benachteiligt wird. Denn diese Pfandrechte würden an sich nach dem Grundsatze des § 1208 BGB., wonach, wenn die Sache mit dem Rechte eines Dritten belastet ist, das Pfandrecht diesem Rechte vorgeht, es sei denn, daß der Pfandgläubiger zur Zeit des Erwerbes des Pfandrechts in Ansehung des Rechts nicht in gutem Glauben war, dem Arrestpfandrechte vorgehen, wenn die betreffenden Pfandgläubiger von dem Arreste und dessen Vollziehung keine Kenntnis hatten. Sodann genießt aber, und dies bildet den eigentlichen Zweck der Eintragung des Arrestpfandrechts in das Schiffsregister, der Gläubiger in Ansehung des Arrestpfandrechtes den Schutz des § 1262 Abs. 1

---

[1]) §§ 1261, 879 BGB.

[2]) Bezw. nach dem Augenblick, in welchem der Gerichtsvollzieher das Protokoll über die Anschlußpfändung gemäß § 826 ZPO. aufnimmt; § 931 Abs. 2 CPO.

[3]) Ebenso Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 203; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 823.

BGB.[1]) Nach deutschem Rechte kommen nämlich für den Eigentumserwerb an Schiffen, wie im nächsten Abschnitt erörtert werden soll, grundsätzlich die Vorschriften über den Eigentumserwerb an beweglichen Sachen zur Anwendung.[2]) Außerdem gilt für die Veräußerung von Seeschiffen die besondere Bestimmung des § 474 HGB., wonach die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zum Eigentumsübergange erforderliche Übergabe durch die zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber getroffene Vereinbarung ersetzt werden kann, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll. Es fragt sich nun, was aus dem Arrestpfandrechte wird, wenn der Schuldner das Eigentum am Schiffe nach dessen Pfändung auf einen anderen überträgt. Die Regel bildet hier, daß wenn eine veräußerte Sache mit dem Rechte eines Dritten belastet ist, dieses Recht mit dem Erwerbe des Eigentums an der Sache erlischt.[3]) Da jedoch die §§ 929—931 BGB. zum Eigentumserwerb außer der Einigung der Beteiligten die Übergabe des Schiffes fordern und das Pfandrecht nach § 936 Abs. 1 Satz 3 BGB. in den Fällen, in denen die Übergabe durch traditio brevi manu,[4]) durch constitutum possessorium[5]) bezw. durch Abtretung des Herausgabeanspruchs[6]) ersetzt wird, erst dann erlischt, wenn der Erwerber auf Grund der Veräußerung den Besitz des Schiffes erlangt, ohne etwas von der Pfändung zu wissen,[7]) so ist der Arrestpfandgläubiger gegen den Untergang seines Pfandrechtes geschützt, da dies gerade durch den Besitz des Gerichtsvollziehers unmöglich gemacht wird. Wird aber die sonst regelmäßig erforderliche Übergabe des Schiffes nach § 474 HGB. durch die Vereinbarung ersetzt, daß ein sofortiger Übergang des Eigentums

---

[1]) Denn nach § 931 Abs. 3 Satz 2 ZPO. finden die Vorschriften des BGB. über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an einem Schiffe auf das Arrestpfandrecht Anwendung.

[2]) §§ 929 ff. BGB.

[3]) § 936 Abs. 1 Satz 1 BGB.

[4]) § 929 Satz 2 BGB.

[5]) § 930 BGB.

[6]) § 931 BGB.

[7]) § 936 Abs. 2 BGB.

auf den Erwerber stattfinden soll, so würde allerdings eine solche Vereinbarung das Arrestpfandrecht nach dem Grundsatze des § 936 Abs. 1 Satz 1 BGB. zum Erlöschen bringen, falls der Erwerber zur Zeit des Eigentumsüberganges in Ansehung des Arrestes in gutem Glauben war. Diese Folge verhindert zugunsten des Arrestpfandgläubigers die Eintragung des Arrestpfandrechtes in das Schiffsregister, denn wenn das Arrestpfandrecht eingetragen ist, so behält es selbst im Falle der Veräußerung des Schiffes seine Kraft.[1])

§ 17.

Der Erwerb des Eigentums an Schiffen (auf Grund freiwilliger Veräußerung).

Was die verschiedenen Arten des Eigentumserwerbs an Schiffen anbetrifft, so kommen außer den allgemeinen Fällen, in denen das Eigentum an Schiffen durch Erbauung, durch Ersitzung oder mit dem Wirksamwerden des Zuschlags im Zwangsversteigerungsverfahren[2]) erworben wird, entsprechend der eigentümlichen Stellung der Schiffe im Rechtsleben besondere seerechtliche Erwerbsarten für Schiffe in Betracht. Hierhin gehört der Eigentumserwerb durch Erbeutung im Kriege, der Übergang des Eigentums auf den Staat auf Grund der Verwirkung des Eigentums am Schiffe als Folge rechtswidrigen Verhaltens[3]) sowie der Eigentumswechsel im Wege zwangsweiser Veräußerung des Schiffes.[4]) Alle diese Erwerbsarten vollziehen sich jedoch unabhängig vom Schiffsregister und bleiben deshalb hier außer

---

[1]) § 1262 Abs. 1 BGB.; Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 201; Knitschky, Schiffspfandrecht S. 791; Kampff S. 103.

[2]) §§ 162, 90 Abs. 1, 89, 104 ZVG.

[3]) z. B. bei unbefugter Flaggenführung (§ 18 FG.), bei Verletzung der Neutralitätspflicht im Kriege und bei Seeräuberei.

[4]) So der Notverkauf des Schiffes (§ 530 HGB.), die behördliche Veräußerung des Schiffes im Falle des § 25 StrO. und in den Fällen der Enteignung eines Schiffes auf Grund des Reichsgesetzes über die Kriegsleistungen v. 13. 6. 1873.

Betracht. Die nachfolgenden Erörterungen betreffen vielmehr nur den allerdings bei weitem am meisten vorkommenden Fall, daß ein Schiff durch Kauf und Übergabe, also auf Grund einer freiwilligen Veräußerung, in das Eigentum eines anderen übergeht.

Während nun die Schiffe rücksichtlich der Pfandrechtseintragungen in vielen Beziehungen als Immobilien behandelt werden und den Grundsätzen des Liegenschaftsrechts entsprechend besondere Bestimmungen hierüber aufgestellt sind, ist dies hinsichtlich der Übertragung des Eigentums nicht der Fall. Die alten Rechtsgrundsätze des Mittelalters, wonach die Übereignung von Schiffen im Wege freiwilliger Veräußerung an besondere Formen nach Art der Liegenschaften gebunden war, hatte das gemeine Recht nicht aufgenommen, hier bestand vielmehr für den Erwerb des Eigentums an Schiffen kein anderes Prinzip als in betreff sonstiger Sachen. Die Schiffe wurden also in dieser Beziehung den beweglichen Sachen völlig gleichgestellt und wie diese durch Einigung und Übergabe[1]) übereignet. Weil jedoch das gemeine Recht neben der wirklichen traditio die traditio brevi manu und das constitutum possessorium als Ersatz der Übergabe zuließ, so war es sehr leicht, unmerklich für Dritte eine Rücktradition vorzunehmen und die Wirkung der geschehenen Eigentumsübertragung aufzuheben. Um die nötige Sicherheit des Seeverkehrs und die Erkennbarkeit bezüglich des Wechsels im Eigentum der Schiffe für Dritte herbeizuführen, wurde deshalb auf der Hamburger Seerechtskonferenz vorgeschlagen, den Augenblick der Eigentumsübertragung mittels einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde, in der die auf die Übertragung gerichteten Erklärungen der Beteiligten enthalten seien, zu fixieren. Diesem Vorschlag wurde jedoch ebensowenig wie der Anregung, zur rechtsbeständigen Gültigkeit von Schiffsveräußerungen schriftliche Form zu statuieren, Folge gegeben.[2]) Es verblieb somit im allgem. deutschen Handelsgesetzbuch, insoweit die Veräußerung eines Schiffes Handelsgeschäft war, bei

[1]) Grundsätzlich wurde demnach die traditio erfordert. Doch genügte eine symbolische Tradition, z. B. die Übertragung der Dokumente über das Eigentum des Veräußerers. Seufferts Arch. Bd. 8 Nr. 111, Bd. 10 Nr. 232.

[2]) Prot. S. 1693 ff., 1698 ff., 1701 ff., 1711.

der Regel der Formlosigkeit, im übrigen bei den Vorschriften des bürgerlichen Rechts.[1]) Nur enthielt das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch eine wichtige Modifikation für Seeschiffe und Anteile an solchen, bei deren Veräußerung nämlich die zum Eigentumserwerbe nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts erforderliche Übergabe durch die unter den Kontrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden konnte, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen sollte.[2])

Hieran hat das neue Handelsgesetzbuch festgehalten; auch heute kann „die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe durch die zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber getroffene Vereinbarung ersetzt werden, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll".[3]) Ihren Grund hat diese auffallende Bestimmung in der durch die tatsächlichen Verhältnisse der Seeschiffahrt gegebenen Schwierigkeit und zeitweiligen Unmöglichkeit, das Schiff dem Erwerber zu übergeben. Da diese Schwierigkeiten auch durch die bürgerlichrechtlichen Surrogate der Übergabe nicht vollends beseitigt werden können, so mußte ein anderes Ersatzmittel gefunden werden, um den Bedürfnissen des Seeverkehrs entgegenzukommen und jederzeit die Übereignung eines Seeschiffes möglich zu machen. Dieser Ersatz der Übergabe beruht, wie Pappenheim sich ausdrückt,[4]) auf dem Gedanken, daß „kraft der Vereinbarung zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber der Eigentumsübergang ohne weiteres eintritt".

---

[1]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 113; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 133.

[2]) Art. 439 ADHGB.

[3]) § 474 HGB. Außerdem kommen für die Veräußerung von Schiffen die §§ 493 Abs. 5, 503, 506 ff. HGB. in Betracht, von denen durch Art. 6 EG. z. HGB. die §§ 474, 475 auch auf die Veräußerung von Seeschiffen Anwendung finden sollen, die nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt sind.

[4]) Wagner-Pappenheim Bd. 2 S. 115; vgl. auch Lewis-Boyens Bd. 1 S. 133, Bd. 2 S. 55; Makower S. 3; Sieveking S. 20; Gareis-Fuchsberger S. 893 ff.; Schaps S. 59 ff.

Außerdem kann aber nach § 475 HGB. jeder Teil in allen Fällen der freiwilligen Veräußerung eines Schiffes oder einer Schiffspart, gleichviel ob sie lediglich nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts oder auch nach den besonderen Vorschriften des § 474 HGB. erfolgt, verlangen, daß ihm auf seine Kosten von der Gegenseite eine öffentlich beglaubigte Urkunde über die Veräußerung erteilt wird. Der Zweck dieser Vorschrift geht hauptsächlich dahin, jedem Kontrahenten einen Ausweis seines Eigentumserwerbs bezw. seines Eigentumsverlustes zu verschaffen. Daher kann denn auch die Erteilung der Urkunde, die lediglich die Bedeutung einer Beweisurkunde hat, erst dann gefordert werden, nachdem der Veräußerungsvertrag bereits durch die Eigentumsübertragung zur Ausführung gekommen ist, nachdem die Veräußerung also tatsächlich vollzogen ist und der Eigentumsübergang wirklich stattgefunden hat.[1]) Sodann bezweckt aber diese Vorschrift, wie die Protokolle der Hamburger Seerechtskonferenz ausdrücklich hervorheben,[2]) dem Erwerber des Schiffes die Mittel an die Hand zu geben, mit denen er sich in den Stand setzen kann, die stattgehabte Eigentumsveränderung, wie das Gesetz es fordert,[3]) in das Schiffsregister eintragen zu lassen.

Wie sich aus dem Gesagten bereits ergibt, kann aber diese Eintragung des neuen Eigentümers in das Schiffsregister, wenigstens was das deutsche[4]) Schiffsregister anlangt, keine rechtsbegründende Wirkung im Sinne des modernen Grundbuchrechts haben, denn abgesehen davon, daß sich der Eigentumsübergang vollständig nach den für den Eigentumserwerb an beweglichen Sachen geltenden Vorschriften regelt und infolgedessen ganz außerhalb des Schiffsregisters vollzieht, fehlt auch dem Schiffsregister der Grundbuchcharakter, weil es hauptsächlich für publi-

---

[1]) EROHG. Bd. 24 S. 47; Gareis-Fuchsberger S. 895; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 143.

[2]) Prot. S. 1702.

[3]) §§ 7, 14 FG.; § 125 BSchG.

[4]) Über die Bedeutung, welche den Schiffsregistern der ausländischen Seestaaten in dieser Beziehung zukommt, vgl. Lewis-Boyens Bd. 1 S. 129ff.; Kampff S. 104ff.

zistische Zwecke geschaffen ist, aber kein privatrechtliches Institut bildet, das das Eigentum für die Privatrechtsverhältnisse feststellen soll.[1]) Darum verschafft die Eigentumseintragung in das Schiffsregister, wie jetzt unbestritten ist, kein formelles Eigentum, sondern bekundet das Eigentum nur insoweit, als solches wirklich vorhanden ist.

Trotzdem kann es aber nicht als zutreffend angesehen werden, wenn einige Schriftsteller die Vorschrift, daß der Eigentumswechsel in das Schiffsregister einzutragen ist, als eine bloße Ordnungsvorschrift bezeichnen und so der Eigentumseintragung jede Bedeutung absprechen.[2]) Denn wenn sich auch der Übergang des Eigentums an einem eingetragenen Schiffe völlig unabhängig von seiner Eintragung in das Schiffsregister vollzieht, so zeigt sich das Bestehen des Schiffsregisters in dieser Beziehung doch in folgendem. Aus der Tatsache nämlich, daß die Schiffe hinsichtlich des Eigentumsüberganges nach Mobiliarrecht behandelt werden, ist zu folgern, daß auch die Beschränkungen der Vindikation, welche nach bürgerlichem Rechte gelten, insbesondere die zum Schutze redlicher Erwerber beweglicher Sachen gegebenen Vorschriften, also der deutschrechtliche Satz „Hand muß Hand wahren",[3]) auf Schiffe anwendbar sind. Wird also ein Schiff von einem Nichteigentümer übereignet, so erlangt der gutgläubige Erwerber trotzdem Eigentum, es sei denn, daß das Schiff dem Eigentümer oder dem ihn vertretenden unmittelbaren Besitzer gestohlen, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen ist. Hierbei ist nun zu beachten, daß infolge des Bestehens des Schiffsregisters niemals derjenige als redlicher Erwerber gelten kann, welcher aus dem Schiffsregister bezw. dem Schiffszertifikate entnehmen konnte, daß zu der Zeit, als er das Eigentum von dem angeblichen Eigentümer des Schiffes erwarb, ein anderer als sein Rechtsurheber der wirkliche Eigentümer des Schiffes war.[4]) Denn zweifellos kann von einem guten Glauben des Erwerbers keine Rede sein, wenn sich aus

[1]) Mot. z. d. Entw. eines BGB. Bd. 3 S. 847.
[2]) z. B. Knitschky, Schiffspfandr. S. 787.
[3]) §§ 932—936 BGB.
[4]) Ebenso Lewis-Boyens Bd. 1 S. 138; Kampff S. 108.

dem Schiffsregister eine von dem Rechtsurheber verschiedene Person als Eigentümer des Schiffes ergibt, ausgenommen natürlich in dem Falle, wenn sich der angebliche Eigentümer des Schiffes im Besitze rechtsgültiger Urkunden befindet, aus denen der Erwerb der Rechte des Registereigentümers hervorgeht. Aus demselben Grunde ist auch guter Glaube des Ersitzenden niemals anzunehmen, wenn der Eigentümer des Schiffes aus dem Register ersichtlich ist.

Hiermit ist die Bedeutung des Schiffsregisters rücksichtlich der Eigentumseintragung jedoch nicht erschöpft. Denn da die Eintragung des Eigentums nicht ohne eingehende vorherige Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse erfolgt, die Schiffsregisterbehörde vielmehr über die Person des zur Eintragung angemeldeten Eigentümers des Schiffes genaue Nachforschungen anstellen muß[1]) und fernerhin Veränderungen der eingetragenen Tatsachen und Rechtsverhältnisse zur Anmeldung und Eintragung gelangen müssen, widrigenfalls die hierzu verpflichteten Personen gerichtliche Strafen verwirkt haben,[2]) so läßt sich aus der Eintragung sicherlich immer eine faktische Vermutung dafür ableiten, daß der Eingetragene auch der wirkliche Eigentümer des Schiffes ist. Ja man darf sogar im Gegensatze zu Kretzschmar,[3]) der das Vorhandensein dieser Vermutung für das Eigentum der als Eigentümer eingetragenen Personen leugnet, unbedenklich im Anschluß an die herrschende Meinung annehmen, daß sich heutzutage auf gewohnheitsrechtlichem Wege eine praesumtio iuris dafür herausgebildet hat, daß der im Schiffsregister eingetragene Eigentümer in der Tat der richtige Eigentümer des Schiffes ist.[4])

---

[1]) § 8 FG.

[2]) §§ 13, 14, 20 FG.

[3]) Kretzschmar, Sachenrecht S. 688.

[4]) Ebenso Schaps S. 15; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 106; Wagner-Pappenheim Bd. 1 S. 177; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 192; RG. Bd. 1 S. 297; EROHG. Bd. 7 S. 147; Hans. GZ. Hauptbl. Jahrg. 1878 Nr. 137 S. 313, Jahrg. 1886 Nr. 28 S. 74.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.